Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines
Dr. rer. pol. an der juristischen
Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Hans Suter
von Seon (Kanton Aargau)

Druck und Verlag H. R. Sauerländer & Co., Aarau 1924.

Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines
Dr. rer. pol. an der juristischen
Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Hans Suter
von Seon (Kanton Aargau)

Druck und Verlag H. R. Sauerländer & Co., Aarau 1924.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Dem Andenken meines Vaters.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 1

I. Überblick über Anfänge und Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz bis zur Durchführung der Verstaatlichung 3

II. Das aargauische Eisenbahnnetz im besondern. (Allgemeine Übersicht) 10

III. Staatliche Maßnahmen und Grundlagen zur Förderung und Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Schweiz 14

1. Art. 21 der Bundesverfassung von 1848 14
2. Das Expropriationsgesetz 15
3. „Das allgemeine schweizerische Eisenbahnnetz" und dessen verkehrspolitische Bedeutung für den Kanton Aargau 15
4. Das Eisenbahngesetz von 1852 19

IV. Die ersten Eisenbahnbestrebungen im Kanton Aargau bis zum Eisenbahngesetz von 1852 21

1. Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse zur Zeit der Einführung von Eisenbahnen und deren Einfluß auf die Bevölkerung 21
2. Die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft 24
3. Die schweizerische Nordbahngesellschaft 30

V. Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes bis zum Eisenbahngesetz von 1872 41

A. Die schweizerische Centralbahngesellschaft (S. C. B.) 41
B. Die schweizerische Nordostbahngesellschaft (N. O. B.) 42
C. Interessengegensätze zwischen Centralbahn und Nordostbahn im Aargau 42
D. Anteil der Centralbahn 47
   Aarau-Olten-Zofingen-Emmenbrücke, Aarburg-Murgenthal-Herzogenbuchsee 47
E. Anteil der Nordostbahn 49
   1. Zürich-Baden 49
   2. Baden-Brugg 49
   3. Brugg-Aarau 50
   4. Turgi-Waldshut 54
F. Dekretsvorschlag des Regierungsrates vom 13. Oktober 1871: Betreffend die Staatsbeteiligung an aargauischen Eisenbahnbauten 56
G. Das Eisenbahngesetz von 1872 61

VI. Weiterentwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes und Eisenbahnpolitik des Kantons bis zum Rückkauf durch den Bund 64

A. Die Gemeinschaftslinien der Centralbahn und der Nordostbahn . . . 64
   1. Die Bözbergbahn 64
   2. Die aargauische Südbahn 76
      a) Der Südbahnvertrag 83
      b) Der Westbahnvertrag 87
      c) Rupperswil-Wohlen 88

Seite

d) Wohlen-Muri 90
e) Wohlen-Bremgarten 91
f) Muri-Rothkreuz-Immensee 93
g) Brugg-Hendschikon 95
3. Koblenz-Stein 97
B. Die Nationalbahn 100
Winterthur-Baden-Lenzburg-Suhr-Zofingen; Suhr-Aarau 108
C. Die Nordostbahn 110
1. Winterthur-Koblenz 110
2. Baden-Otelfingen-Niederglatt 113
D. Die Seetalbahn 115
E. Die Wynentalbahn 121
Aarau-Gränichen-Kulm-Reinach-Menziken 132
F. Die Surenthalbahn 133
Aarau-Schöftland 136
G. Bremgarten-Dietikon 137
H. Wohlen-Meisterschwanden 138
I. Der Entwurf eines aargauischen Eisenbahn-Subventionsgesetzes vom 19. Juli 1899 140

VII. Stellung des Aargaus zur Alpenbahnfrage 144

VIII. Eisenbahnprojekte 152
1. Das Schafmattbahnprojekt 153
2. Das Reußtalbahnprojekt 155
3. Das Mutschellenbahnprojekt 158
4. Das Surbtalbahnprojekt 159

IX. Die gegenwärtigen Verkehrsbestrebungen im Aargau 165

Anhang: Eisenbahnkarte des Kantons Aargau.

Abkürzungen.

A. S. (a. F.)	=	Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft. 1849—1874. (Alte Folge.)
A. S. (n. F.)	=	Dieselbe. (Neue Folge) seit 1875.
B. Bl.	=	Bundesblatt der schweizerischen Eidgenossenschaft.
S. C. B.	=	Schweizerische Central-Bahn.
E. A. S. (a. F.)	=	Eisenbahn-Akten-Sammlung 1852—1872.
E. A. S. (n. F.)	=	Dieselbe (neue Folge) seit 1873.
Gr. R.	=	Großer Rat.
Kl. R.	=	Kleiner Rat (Regierungsrat).
N. O. B.	=	Nord-Ost-Bahn.
P. d. Gr. R.	=	Protokoll des Großen Rates.
P. d. Kl. R.	=	Protokoll des Kleinen Rates.
P. d. R. R.	=	Protokoll des Regierungsrates.
R. R.	=	Regierungsrat.
St. A. Ag.	=	Staatsarchiv des Aargau.

Vorwort.

Vor Jahresfrist ungefähr hat mir Herr Professor Dr. jur. Volmar in gewohnter und zuvorkommender Weise verschiedene Themata verkehrspolitischer Natur in Anregung gebracht. Unter anderen auch die Eisenbahnpolitik einzelner Kantone, welche bis anhin noch keine systematische Bearbeitung erfahren hatte. Als Aargauer lag es mir natürlich nahe, diejenige meines Heimatkantons auszuwählen.

Im Verlaufe meiner Arbeit mußte ich aber konstatieren, daß der Kanton als solcher eisenbahnpolitisch eigentlich wenig bestimmend hervorgetreten ist. Das hat seinen Grund darin, daß im Großen Rate bezüglich des Eisenbahnwesens eine verwerfliche Sonderpolitik der einzelnen Landesgegenden zur Geltung kam, welche berechtigte und großzügige Projekte durch Mißgunst und Neid, wenn nicht ganz verunmöglichten, so doch eine gewisse Zeit lahmlegten.

Die Folgen dieser Uneinigkeit blieben nicht aus, indem der Kanton des öfteren, der Politik der übermächtigen Gesellschaften gegenüber, ohnmächtig war.

Die Regierung hatte es zwar nicht am guten Willen fehlen lassen; obgleich sie meistens mit wohlgemeinten Vorschlägen und Anregungen für eine gesunde Eisenbahnpolitik eingetreten ist, waren ihre Bemühungen doch nicht immer vom erwünschten Erfolge gekrönt worden, da sie aus den angeführten Gründen im Großen Rate vielfach nicht durchzudringen vermochte.

Trotzdem der Kanton nicht als Träger einer zielbewußten und energischen Eisenbahnpolitik bezeichnet werden kann, wirkt die Tatsache um so erfreulicher, daß doch wenigstens zahlreiche und rührige Eisenbahnkomitees, welche die eisenbahnpolitischen Interessen der verschiedenen Kantonsgegenden (allerdings vom lokalpolitischen Standpunkte aus) vertraten, initiativ vorgingen. Diese haben teilweise in ganz hervorragender Weise Mitanteil an der Entwicklung des aargauischen Eisenbahnwesens. Das tatkräftige Eingreifen einzelner Eisenbahnkomitees vermochte sogar des öfteren einen bestimmenden Einfluß auf die großen Eisenbahngesellschaften auszuüben. Und nicht zuletzt diesem Umstande ist es zu verdanken,

daß der Kanton Aargau von einem verhältnismäßig dichten Eisenbahnnetze durchzogen ist.

Als Quellen für die vorliegende Arbeit dienten die bezüglichen, im aargauischen Staatsarchiv, in der Landesbibliothek und der Bibliothek des Eisenbahndepartements sich vorfindenden Aktenstücke, Broschüren und Abhandlungen. Als die wichtigsten sind anzuführen:

Die Großrats- und Regierungsratsprotokolle des Kantons Aargau,
Die aargauischen Eisenbahnakten,
Die Eisenbahn-Akten-Sammlung,
Das Bundesblatt,
Die Geschäftsberichte der Nordostbahn, Centralbahn und die kleinerer Eisenbahnunternehmungen ꝛc.

Bern, im September 1922.

Der Verfasser.

I. Kapitel.

Überblick über Anfänge und Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz bis zur Durchführung der Verstaatlichung.[1]

Nachdem bereits 1825 in England die Strecke Stockton-Darlington[2] als erste Eisenbahn mit Dampfbetrieb eröffnet worden war und der Eisenbahnbau in den verschiedenen Kulturstaaten rasche Fortschritte zu verzeichnen hatte, wurde 1838 in Zürich das erste schweizerische Eisenbahnunternehmen, die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft,[3] gegründet. Die Finanzierung dieses Unternehmens scheiterte aber gänzlich infolge Mißtrauens und mangelnden Verständnisses, das der größte Teil der Bevölkerung dem neuen Verkehrsmittel entgegenbrachte. Dies bewirkte die Auflösung der Gesellschaft im Jahre 1841, und erst drei Jahre später (1844) wurde die Schweiz durch die erste Eisenbahn beglückt. Es handelt sich um die Einmündung einer 1,86 km langen Strecke der französischen Straßburg-Basler-Eisenbahngesellschaft[4] von der schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis zur St. Johann-Vorstadt. Schon im folgenden Jahre gelang es den Bemühungen von Martin Escher in Zürich, die schweizerische Nordbahngesellschaft[5] zu gründen, welche eine Verbindung mit Basel in nördlicher Richtung erstrebte. Am 7. August 1847 wurde die erste schweizerische Eisenbahn, das Teilstück Zürich-Baden, eröffnet. Aus finanziellen und politischen Gründen (die Teuerung von 1847, sowie die Konzessionsverweigerung seitens Basel[6] gegenüber der Nordbahn und die Vorbe-

---

[1] Dr. Fr. Volmer: Eisenbahnwesen, aus N. Reichesberg, Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. Bd. I. S. 864—882. — Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, I. Teil 1913.

[2] A. Furrer: Volkswirtschaftslexikon der Schweiz: Eisenbahnen S. 525.

[3] Kapitel III/2.

[4] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, I. Teil S. 3.

[5] Kapitel III/3.

[6] Verhandlungen der zweiten Generalversammlung der schweiz. Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847, S. 12.

reitungen zum Sonderbundskriege) konnte die Linie über Baden hinaus nicht fortgesetzt werden.

Mit der Einführung der Bundesverfassung von 1848 wurde das lockere Staatenverhältnis in einen festgefügten Bundesstaat umgewandelt. Art. 21[7] der Bundesverfassung von 1848 sieht zwar den Bau von Eisenbahnen nicht direkt vor, aber im Wortlaut dieses Artikels sind „öffentliche Werke" angeführt, womit die Revisionskommission[8] von 1847 „hauptsächlich die Einführung von Eisenbahnen" im Auge hatte.

In der Dezember-Session von 1849 beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat,[9] er solle ihr unter Mitwirkung von unbeteiligten Experten:

1. den Plan eines allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetzes,
2. den Entwurf eines Expropriationsgesetzes,
3. Anträge über die Beteiligung des Bundes beim Bau des schweizerichen Eisenbahnnetzes,
4. einen Gesetzesentwurf über die Konzessionsbedingungen für den eventuellen Privatbau

vorlegen. Durch den Bundesrat wurde dem Post- und Bau-Departement ein eidgenössisches Eisenbahnbüro unterstellt, dessen Leitung Ingenieur G. Koller anvertraut bekam.[10]

Im Jahre 1850 erschien zuerst das Expropriationsgesetz.[11] Die technische Begutachtung des „allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetzes" legte man in die Hände der englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne.[12] Auf die Grundzüge ihrer Expertise werden wir später noch zurückkommen. Als finanzielle Experten wurden vom Bundesrat die Herren Ratsherr Geigy in Basel und Ingenieur Ziegler in Winterthur berufen. Der erstere vertrat das Staatsbahn- der letztere das Privatbahn-System.[13] Der Bun-

---

[7] A. S. (a. F.) Bd. I. S. 9.

[8] Abschied des Jahres 1847, IV. Teil, S. 184.

[9] A. S. (a. F.) S. 286—287. — B. Bl. 1851. I. S. 347.

[10] Dr. jur. Volmar: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweiz. Bundesstaate 1904, S. 10.

[11] Kapitel III/5.

[12] B. Bl. 1850 III S. 429, Bericht der technischen Ingenieure, Bern 1850 S. 7 ff.

[13] Bericht der finanziellen Experten, Bern 1850 S. 3.

desrat schloß sich in seiner Botschaft vom 7. April 1851,[14] den Staatsbau empfehlend, im wesentlichen dem Antrage des Herrn Geigy an. Den nämlichen Standpunkt vertrat die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission,[15] während die Minderheit für den Privatbau eintrat.[16] Bei der Abstimmung siegte sowohl im Nationalrat[17] als auch im Ständerat[18] mit großem Mehr das Privatbahnsystem. Der Entwurf der Kommissionsminderheit wurde ohne wesentliche Abänderungen am 28. Juni 1852 zum Gesetze erhoben als „Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft".[19] Dieses erste schweizerische Eisenbahngesetz stellte den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen den Kantonen und der privaten Tätigkeit anheim. Zur Erteilung von Konzessionen waren einzig die Kantone zuständig mit dem Vorbehalt der Bundesgenehmigung.

Unter der Eisenbahnhoheit der Kantone entfaltete sich ein gewaltiger Unternehmungsgeist, der ein wahres Jagen nach Eisenbahnkonzessionen zeitigte. Die neu gegründeten Eisenbahngesellschaften bewarben sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln um die kantonalen Konzessionen. Konflikte und Kompetenzstreitigkeiten waren an der Tagesordnung. Man suchte sogar aus reiner Spekulationssucht[20] Konzessionen zu erlangen, um dieselben mit einem beträchtlichen Gewinn weiter zu veräußern. Mit dem Anwachsen des schweizerischen Eisenbahnnetzes wuchs der Konkurrenzkampf unter den mächtigen Gesellschaften, unter dem die Reisenden oft sehr zu leiden hatten. Einzelne Kantone waren der Macht dieser Gesellschaften nicht mehr gewachsen, speziell dann, wenn sich die Linien über verschiedene Kantonsgebiete erstreckten. Dem Bund fehlte die Kompetenz,[21] seine Gewalt geltend zu machen. Die öffentliche Meinung regte sich mächtig für Abschaffung der unerträglichen Zustände. Bereits wurden Stimmen laut für den Rück-

---

[14] B. Bl. 1851, I S. 347 ff.

[15] B. Bl. 1852, II S. 157, 385.

[16] dgl. II. S. 49 ff.

[17] Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 S. 7.

[18] E. A. S. (a. F.) I. Teil S. 21 ff.

[19] A. S. (a. F.) Bd. III S. 170—176. — in Kap. III/4 besonders behandelt.

[20] Stämpfli Jakob: Die schweiz. Eisenbahnen 1878 S. 13 ff.

[21] Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 S. 10/11.

kauf der Eisenbahnen durch die Eidgenossenschaft.[22] Der internationale Gotthardvertrag von 1869/71 gab dem Bestreben nach einem einheitlichen Rechte einen neuen Impuls. Am 23. Dezember 1872[23] trat das zweite, heute noch geltende Eisenbahngesetz in Kraft.[24] Dieses, den Prinzipien des Gesetzes von 1852 nachgebildet, erfährt eine wesentliche Abänderung darin, daß die Eisenbahnhoheit der Kantone an die Zentralgewalt, den Bund,[25] übergeht. Für Konzessionserteilung sowie Erneuerung bereits erteilter Konzessionen durch die Kantone ist in Zukunft nur noch der Bund zuständig.

Das Gesetz von 1872 bedeutete eine starke Festigung der Macht des Bundes in Eisenbahnsachen. Artikel 26 der revidierten Bundesverfassung von 1874 räumt ihm das Gesetzgebungsrecht[26] über das Eisenbahnwesen ein. In der Folge entstanden Verordnungen und Ergänzungsgesetze,[27] die stets die Kompetenz der Bundesregierung erweiterte.

Der Staatsbahngedanke erhielt wieder einen mächtigen Anstoß, als im Jahre 1883 für etliche Linien die fünfjährige Kündigungsfrist zu laufen begann. Der Bundesrat mußte sich daher eingehend mit der Frage des Rückkaufes beschäftigen, dessen Termin am 1. Mai 1888 fällig wurde. Nach genauer Überprüfung der finanziellen Lage der in Frage kommenden Bahnen, beschloß die Bundesversammlung am 24. April 1883 vom konzessionsgemäßen Rückkauf keinen Gebrauch zu machen.[28] Die Untersuchung des finanziellen Haushaltes der Eisenbahnen hatte verschiedene Mängel aufgedeckt, die dann das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883[29] wieder be-

---

[22] Dr. jur. Volmar: Eisenbahnwesen b. Eisenbahnverstaatlichung; aus N. Reichesberg Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung S. 873—881. Bundespräsident Stämpfli: über den Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen. Bern 1862.

[23] E. A. F. (n. F.) Bd. I S. 7 ff.

[24] Kap. V. G.

[25] Art. 1 Eisenbahngesetz.

[26] A. S. (n. F.) Bd. I S. 8.

[27] Wiedemann C. P. Dr. jur.: Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung 1905 S. 23 ff.

[28] A. S. (n. F.) Bd. VII S. 109/10. — E. A. S. (n. F.) Bd. VII S. 134.

[29] E. A. S. (n. F.) Bd. VIII S. 6. Archiv für Eisenbahnwesen 1884 S. 165 ff.

heben mußte. Schärfere Bestimmungen enthält das zweite Rechnungsgesetz vom 27. März 1896,[30] durch welches das erste am 1. November gleichen Jahres aufgehoben wurde.

Da sich der konzessionsmäßige Rückkauf aus finanziellen Gründen als ungeeignet erwies, versuchte man es mit dem freihändigen Kaufe, d. h. durch vertragsmäßigen Erwerb. Gelegenheit bot 1887/88 die schweizerische Nordostbahn,[31] die sich damals in finanzieller Bedrängnis befand. Die Verhandlungen zwischen dem Bundesrat und ihr kamen nicht über einen Verstaatlichungsversuch hinaus. Der Bundesrat brach nämlich in Befürchtung einer überwiegenden Opposition, welche die Verstaatlichung im voraus zum Scheitern gebracht hätte, die Verhandlungen ab.

Am 1. Januar 1890 erfolgte die Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft mit der Suisse Occidentale zum größten schweizerischen Eisenbahnunternehmen, der Jura-Simplon-Bahngesellschaft.[32] Dem Bund wurden vom Kanton Bern 30 000 Prioritäts-Aktien dieser neuen Gesellschaft zum Kaufe angeboten. Die Bundesversammlung[33] ermächtigte den Bundesrat zum Erwerb dieser Aktien und bewilligte zugleich den weitern Aktien-Ankauf. Auf diese Weise kam der Bund in den Jahren 1890/91 in den Besitz von insgesamt über 77 000 Aktien dieser Bahngesellschaft. Weniger günstige Aufnahme fand der Bundesbeschluß vom 21. März 1891 über den Ankauf von 50 000 Zentralbahn-Aktien.[34] Dieser Ankauf wurde dem Referendum unterstellt und in der darauffolgenden Volksabstimmung verworfen.

Einen vorbereitenden Schritt für den konzessionsmäßigen Rückkauf bedeutete der Erlaß des Bundesgesetzes über das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften vom 28. Juli 1895.[35] Dadurch erhielt der Bundesrat die Befugnis, direkt ein Kontrollrecht auszuüben über die Gesellschaften, d. h. über die Beschlüsse der Generalversammlungen und der Verwaltungsorgane. Das zweite Rechnungsgesetz vom 27. März 1896[36] verfolgte den Zweck, „die

[30] E. A. S. (n. F.) Bd. XIV S. 220 ff.

[31] Weißenbach Placid: Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz im „Archiv für Eisenbahnwesen" S. 419/21.

[32] Derselbe: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, I. Teil 1913 S. 91.

[33] A. S. (n. F.) Bd. XI. S. 711/12.

[34] B. Bl. 1891 Bd. III S. 734/35.

[35] E. A. S. (n. F.) Bd. XIII S. 410.

[36] E. A. S. (n. F.) Bd. XIV S. 220 ff.

Bahngesellschaften zur linienweisen Ausscheidung ihrer Rechnungen zu veranlassen, und die für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebenden Begriffe des Reinertrages sowie des Anlagekapitals in einer für die Bahnen beim Rückkauf verbindlichen Weise festzulegen".[37] Damit fand die vorbereitende Periode für den konzessionsmäßigen Rückkauf ihren Abschluß. Der Bundesrat bereitete denselben vor, indem er am 25. März 1897 den eidgenössischen Räten den Entwurf zu dem sogenannten Rückkaufsgesetz unterbreitete.[38] Dieser wurde am 15. Oktober 1897 von der Bundesversammlung gutgeheißen und nach ergriffenem Referendum in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 mit dem erheblichen Mehr von 203 916 Stimmen angenommen.

Mit der Annahme dieses Gesetzes beginnt für die Schweiz in eisenbahnpolitischer Hinsicht eine ganz neue Aera.

Zunächst sollte die Verstaatlichung der fünf schweizerischen Hauptbahnen, der Nordostbahn, Centralbahn, Jura-Simplon-Bahn, Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn durchgeführt werden. Des weiteren war auch die Verstaatlichung von Nebenbahnen vorgesehen.

Unmittelbar nach der Annahme des Rückkaufgesetzes leitete der Bundesrat mit der Kündigung einzelner Linien der Nordostbahn den konzessionsmäßigen Rückkauf ein. Am 19. April 1898 wurde der Rückkauf der Centralbahn und der Vereinigten Schweizer-Bahnen angekündigt. Für die Jura-Simplon-Bahn, sowie den Anteil der Gemeinde Bremgarten an der Linie Wohlen-Bremgarten geschah die Ankündigung des Rückkaufes am 17. April 1900, und am 26. Februar 1904 endlich erfolgte jene für die Gotthardbahn. Über den konzessionsgemäßen Rückkauf konnte man sich jedoch nicht einigen; es mußte sogar das Bundesgericht in Anspruch genommen werden. So gewann immer mehr die Ansicht Geltung, daß der freihändige Rückkauf eher zum Ziele führen müßte. Einen wesentlichen Rückhalt bot dieser Meinung der Umstand, daß die durch den Bund vorgesehene Konversion der rund 684 Millionen Franken betragenden Obligationenschuld der Hauptbahnen in Bundes-Obligationen mißlang und eingestellt werden mußte. Auf

[37] Weißenbach Placid: Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz; aus „Archiv für Eisenbahnwesen" S. 427.

[38] Rückkaufsbotschaft des Bundesrates vom 25. März 1897. B. Bl. 1897 Bd. II S. 230—477.

Grund des freihändigen Rückkaufs entstand ein diesbezüglicher Vertrag mit der Centralbahn, genehmigt durch die Bundesversammlung am 14. Dezember 1900.[39] Weniger einfach gestaltete sich der Rückkauf der Nordostbahn, der indessen nach verschiedenen Verhandlungen am 1. Juni 1901 getätigt wurde. Kurze Zeit darauf begann mit dem Vertrag vom 22. November 1901 die Einleitung des freihändigen Rückkaufs der Vereinigten Schweizerbahnen. Die Rückkaufsverhandlungen der Jura-Simplon-Bahn fanden ihren Abschluß im Vertrag vom 23. Oktober 1903 und endlich erfolgte 1913 in einer außerordentlichen Session der Bundesversammlung vom 4./9. April die Ratifikation des Rückkaufvertrages für die Gotthardbahn.

Bezüglich des Anteils der Gemeinde Bremgarten an der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten ist zu bemerken, daß am 4. März 1902 der Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Bundesrat Comtesse, mit der Gemeinde Bremgarten ein Abkommen traf, wonach der Bund den Anteil der letzteren übernehmen sollte. Dieses Abkommen wurde am 23./26. April 1902 zum Bundesbeschluß[40] erhoben und der Bundesrat mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Nachdem die Verstaatlichung der Hauptbahnen durchgeführt worden war, folgte später die Verstaatlichung einzelner Nebenbahnen, von denen wir beispielsweise die Seetalbahn erwähnen möchten, die seit dem 1. Januar 1922 den schweizerischen Bundesbahnen einverleibt ist.[41]

---

[39] Da uns eine ausführliche Behandlung der mit der Verstaatlichung in Zusammenhang stehenden Fragen zu weit führen würde, sehen wir uns veranlaßt, auf die bereits angeführten Werke von Placid Weißenbach und Dr. jur. Fr. Volmar zu verweisen.

[40] Bundesbeschluß betr. den freihändigen Rückkauf des Anteils der Gemeinde Bremgarten an der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten vom 26. April 1902.

[41] Bundesgesetz vom 21. Juni 1921. „Der Bund" 23. Mai 1921 Nr. 211.

II. Kapitel.

Allgemeine Übersicht.
Das aargauische Eisenbahnnetz im besondern.

Die örtlichen Eisenbahnkomitees, welche ausschließlich durch Privatinitiative gebildet worden sind, haben zum Teil in hervorragender Weise Anteil am Zustandekommen der verschiedenen Eisenbahnprojekte genommen. Der Kanton Aargau als solcher ist in dieser Beziehung nie bestimmend vorangegangen. Wenn wir die Entstehungsgeschichte des aargauischen Eisenbahnnetzes verfolgen wollen, so finden wir diese in ihren Anfängen identisch mit der allgemeinen Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens.

Als erste schweizerische Eisenbahngesellschaft wurde im Jahre 1838[1] in Zürich durch Bemühungen der dortigen Handelskammer die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft gegründet. Ihr Streben war dahin gerichtet, den Flußläufen der Limmat, Aare und des Rheins entlang von Zürich bis Basel einen Schienenstrang zu erstellen. Infolge ungenügender Finanzierung gedieh das Unternehmen nicht und löste sich 1841 wieder auf.[2]

Trotz dieses Mißerfolges ruhten die Eisenbahnbestrebungen nicht. Wie bereits erwähnt, war es der Initiative Martin Escher in Zürich zu verdanken, daß sich am 16. März 1846[3] die schweizerische Nordbahngesellschaft konstituierte. Sie verfolgte das gleiche Ziel wie ihre Vorgängerin, die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft, nämlich eine Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und Basel herzustellen, nur mit dem Unterschiede, daß noch eine Zweiglinie von Turgi bis Aarau hinzukommen würde. Ihren tatkräftigen Bemühungen ist es denn auch zu verdanken, daß am 7. August 1847[4] die erste schweizerische Eisenbahn, die Linie Zürich-Baden, eröffnet

---

[1] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn 1897 S. 11.

[2] Verwaltungsbericht an die IV. Generalversammlung der Aktionäre vom 5. Dezember 1841 S. 21.

[3] Verhandlungen der ersten Generalversammlung der schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 16. März 1846 S. 8/9.

[4] Verhandlungen der zweiten Generalversammlung der schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847 S. 23.

werden konnte. Infolge widriger Umstände blieb es der Gesellschaft versagt, das geplante Verbindungsprojekt nach Aarau zu verwirklichen. Im Jahre 1853[5] fusionierte die Nordbahn mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, wobei ein neues Unternehmen entstand, die schweizerische Nordostbahngesellschaft (N.O.B), eine der bedeutendsten der früheren Eisenbahngesellschaften der Schweiz.

Bereits ein Jahr vorher war in Basel die schweizerische Centralbahn (S.C.B.) gegründet worden, welche dann an Einfluß und Bedeutung der N.O.B. in nichts nachstand.

Das aargauische Eisenbahnnetz wurde in der Hauptsache von diesen beiden Eisenbahngesellschaften erstellt. Vorerst bewarben sie sich unabhängig voneinander um die aargauischen Konzessionen. Später vereinigten sie sich zwecks gemeinsamer Ausführung und Betriebsübernahme verschiedener aargauischer Eisenbahnprojekte unter Abschluß entsprechender Verträge.

Von der N.O.B. wurden folgende Linien gebaut:
Baden-Turgi-Brugg (29. September 1856).[6]
Brugg-Aarau (15. Mai 1858).
Turgi-Koblenz-Waldshut (18. August 1859).
Winterthur-Koblenz (1. August 1876).
Baden-Otelfingen-Niederglatt (1. Oktober 1877).

Die S.C.B. ihrerseits erstellte die Linien:
Aarau-Olten-Aarburg-Emmenbrücke (9. Juni 1856).
Aarburg-Murgenthal-Herzogenbuchsee (16. Juni 1857).
Provisorischer Bahnhof Aarau (Schachen)-Aarau (1. Mai 1858).

Durch die N.O.B. und S.C.B. gemeinsam wurden errichtet und betrieben:
1. Die Bözbergbahn (2. August 1875).
2. Die Strecken der aargauischen Südbahn:
   a) Aarau-Rupperswil-Wohlen (23. Juni 1874),
   b) Wohlen-Muri (1. Juni 1875),
   c) Wohlen-Bremgarten (1. September 1876) zusammen mit der Einwohnergemeinde Bremgarten,
   d) Muri-Rothkreuz (1. Dezember 1881),

[5] Fusionsvertrag zwischen der schweizerischen Nordbahngesellschaft und Zürich-Bodenseebahngesellschaft. Orell Füßli, Zürich 1853. Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahngesellschaft S. 119.

[6] Die eingeklammerten Daten bedeuten den Tag der jeweiligen Betriebseröffnung.

e) Rothkreuz-Immensee (1. Juni 1882), an die Gotthardbahn verpachtet,
f) Brugg-Hendschiken (1. Juni 1882).
3. Die Linie Koblenz-Stein (1. August 1892).

Anfangs der siebziger Jahre machten sich in Winterthur großzügige Eisenbahnbestrebungen geltend, welche namentlich gegen Zürich und die N.O.B. gerichtet waren. Sie verfolgten die Absicht, eine unabhängige Transitlinie vom Bodensee bis an den Genfer-See zu errichten. Durch Fusion der zwei Eisenbahngesellschaften „Winterthur-Singen-Kreuzlingen" und „Winterthur-Zofingen", die ihren Sitz in Winterthur hatten, wurde am 5. April 1877[7] die schweizerische Nationalbahngesellschaft ins Leben gerufen. Ihre erstellte „Transitlinie" beschränkte sich auf die Strecke:

Singen-Winterthur-Baden-Lenzburg-Suhr-Zofingen (6. September 1877), mit der Zweiglinie
Suhr-Aarau (15. Oktober 1877).

Bald nach der Eröffnung aber geriet dieses Nationalbahnunternehmen in arge finanzielle Bedrängnis, von der es sich nicht mehr erholen sollte. Das Bundesgericht ordnete im Februar 1878[8] über die Nationalbahn die Zwangsliquidation an und ließ dieselbe auch durchführen. Käuferin war auf der zweiten Konkursversteigerung im März 1880 die N.O.B., welche der S.C.B. die Linie Suhr-Zofingen abtrat und ihr für die Strecke Aarau-Suhr das Mitbenützungsrecht einräumte.

Außer den angeführten Linien erfuhr das aargauische Eisenbahnnetz seine Ergänzung auf den heutigen Bestand durch andere, kleinere Unternehmen.

Die aargauisch-luzernische Seetalbahngesellschaft erstellte die Linien:

Emmenbrücke-Hochdorf-Beinwil (3. September 1883),
Beinwil-Seon-Lenzburg (15. Oktober 1883),
die Zweiglinie Beinwil-Reinach (23. Januar 1887).

Die schweizerische Seetalbahngesellschaft als Nachfolgerin der vorerwähnten Gesellschaft errichtete:

---

[7] Erster Geschäftsbericht der schweizerischen Nationalbahngesellschaft 1875 S. 3.

[8] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweizerischen Nationalbahngesellschaft an den H. schweiz. Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung 1878/81 S. III.

die Anschlußlinie Lenzburg-Wildegg (1. Oktober 1895),
sowie die Verlängerung Reinach-Münster (1. Oktober 1906).

Um längst gehegten Wünschen zu entsprechen, wurden in neuerer Zeit vier elektrische Straßenbahnen gebaut, nachdem bereits seit dem Jahre 1872 für einzelne Linien diesbezügliche Eisenbahnkonzessionen erteilt worden waren. Es sind die Schmalspurbahnen:

Aarau-Schöftland (19. November 1901),
Bremgarten-Dietikon (1. Mai 1902),
Aarau-Gränichen-Kulm-Reinach-Menziken (Wynentalbahn, 5. März 1904),
die Normalspurbahn Wohlen-Meisterschwanden (18. Dezember 1916).

Mit Ausnahme der elektrischen Straßenbahnen sind sämtliche Linien bis zum Jahre 1922 verstaatlicht worden, zuletzt die Seetalbahn im Jahre 1922. Auf ihre Erstellung seitens der Bundesbahnen harrt noch die längst konzessionierte und zur Ausführung beschlossene Surbtalbahn (Döttingen-Niederweningen).

Neuerdings werden im Aargau folgende Linien lanciert:
eine durchgehende Suhrentalbahn (Schöftland-Triengen)[9]
und durch die im Jahre 1921 gegründete aargauische Eisenbahnvereinigung zwecks Förderung der Verkehrsinteressen wurde die Ausführung einer elektrischen Staffeleggbahn Aarau-Frick beschlossen.[10] Die Finanzierung des Unternehmens soll vermittelst eines 15 Millionen Franken betragenden Prämienobligationenanleihens durchgeführt werden.

---

[9] „Der Bund": Nr. 454, 25. Oktober 1921.
[10] „Der Bund": Nr. 454, 25. Oktober 1921.

III. Kapitel.

Staatliche Maßnahmen und Grundlagen zur Förderung und Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Schweiz.

Nach Inkrafttreten der Bundesverfassung von 1848 begann man der zunehmenden Entwicklung des Eisenbahnwesens im Auslande auch in der Schweiz vermehrtes und berechtigtes Interesse entgegenzubringen. Artikel 21 der Verfassung bildete den Ausgangspunkt und die Grundlage für die eidgenössische Eisenbahnpolitik. In der Folge sind das Expropriations- und das erste Eisenbahngesetz erlassen worden.

Der Erlaß dieser Gesetze war bestimmend für die Eisenbahnpolitik der Kantone. Diese mußten sich nun zum vorneherein an bestimmte, durch die Gesetze vorgeschriebenen Normen halten.

1. Artikel 21 der Bundesverfassung von 1848.

Vor Einführung der Bundesverfassung von 1848 war das Eisenbahnwesen vollständig von der Souveränität der Kantone abhängig. Es gab kein Mittel, um die Renitenz eines Kantons zu brechen, wenn dieser ein Konzessionsgesuch in ablehnendem Sinne beantwortete und dadurch die Fortsetzung einer Linie in Frage stellte. Als treffendes Beispiel diene die Haltung Basels gegenüber den Zürcher Projekten. Mit dem Inkrafttreten der Verfassung von 1848 wurde dem Eisenbahnwesen ein fester Grundstein gelegt, und zwar durch Artikel 21, den wir der Wichtigkeit halber im Wortlaute beifügen:

„Dem Bund steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten, oder die Errichtung derselben zu unterstützen.

Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die näheren Bestimmungen bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.

Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen."

Obgleich in diesem Artikel von Eisenbahnen nicht die Rede ist, muß aus dem Begriff „öffentliche Werke" die Geltung für das Eisenbahnwesen hervorgehen.[1] Jetzt konnten auch die Kantone gegen ihren Willen verpflichtet werden, großen Werken, worunter naturgemäß „die Einführung von Eisenbahnen"[2] fiel, ihre Unterstützung angedeihen zu lassen.

2. Das Expropriationsgesetz von 1850.[3]

Infolge der Verfassungsbestimmungen in Art. 21 lief am 14. Dezember 1849 bei der Bundesversammlung die sogenannte Eisenbahnmotion[4] ein. Nach Gutheißung beauftragten die Räte den Bundesrat ein Expropriationsgesetz zum Zwecke des Eisenbahnbaues auszuarbeiten. Ein diesbezüglicher Entwurf wurde den eidgenössischen Räten am 25. Februar 1850 vorgelegt. Nach wesentlichen Abänderungen[5] wurde er, dem Artikel 21 der Bundesverfassung entsprechend, verallgemeinert und am 1. Mai 1850 von der Bundesversammlung als „Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten" angenommen.[6] Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, wurde für die Expropriationen auf dem Gebiete der ganzen Eidgenossenschaft die Anwendung gleichen Rechtes gewährleistet. Im Jahre 1857 erfuhr Artikel 37 desselben eine Abänderung, der später noch ergänzende Reglemente nachfolgten.

3. „Das allgemeine schweizerische Eisenbahnnetz" und dessen verkehrspolitische Bedeutung für den Kanton Aargau.

Der Eisenbahnmotion entsprechend kam der Bundesrat seinen Aufträgen gewissenhaft nach. Auf seine Veranlassung wurde dem eidgenössischen Post- und Bau-Departement das unter der Leitung des Ingenieurs G. Koller stehende Eisenbahnbüro[7] angegliedert.

[1] Dr. jur. Fr. Volmar: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweizerischen Bundesstaate 1904 S. 2.

[2] Abschied des Jahres 1847. IV. Teil S. 184.

[3] E. A. S. (a. F.) I. Teil S. 3 ff. Dr. jur. Volmar: a. a. O. S. 7 ff. P. Weißenbach: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, II. 1914 S. 131 ff.

[4] A. S. (a. F.) Bd. I S. 286/87.

[5] B. Bl. 1850 5. April Nr. 14 S. 173.

[6] A. S. (a. F.) Bd. I S. 319. E. A. S. (a. F.) I. Teil S. 3.

[7] Dr. jur. Fr. Volmar: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweizerischen Bundesstaate 1904 S. 10. Placid Weißenbach: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913 S. 6.

Die Aufgabe dieses Dienstzweiges bestand darin, die notwendigen Vorstudien für das zukünftige Eisenbahnnetz zu machen. Zur Untersuchung der einzelnen Teilstrecken wurden weitere Techniker und Fachleute berufen. So hatte beispielsweise Ingenieur Michaelis[8] von Aarau die Verkehrsmöglichkeiten von Luzern aus mit der Aarelinie über Sursee oder Menznau, Ingenieur Näf von St. Gallen die Fortsetzung von Baden nach Luzern zu prüfen. Auf diese Weise wurde in den verschiedenen Landesteilen die technischen Vorarbeiten abgeschlossen und auf dem Eisenbahnbüro für die ganze Schweiz zusammengestellt.

Das gesamte Eisenbahnnetz mußte durch unbeteiligte Experten begutachtet werden. Als solche konnten die englischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne gewonnen werden. Eine vom Bundesrat verfaßte Instruktion[9] diente den Experten als Wegleitung. Ihr zufolge mußten sie die projektierten Linien „bereisen", die Hauptrichtungen „für die Interessen der Schweiz" festlegen. Ferner sollten sie in ihrem Gutachten „besonders hervorheben, welche Linie zuerst und zu gleicher Zeit erstellt und welche erst in künftiger Zeit angereiht werden sollen."[10] „Besondere Sorgfalt wird bei der Begutachtung der Fragen empfohlen, welcher Richtung zwischen zwei wichtigen Konkurrenzbahnprojekten der Vorzug gegeben werden soll."[11]

Fünf Verbindungen mußten aus diesem Grunde zwecks Festlegung eines definitiven Traces besonders eingehend untersucht werden. Wir führen zwei davon an, weil sie für uns von besonderem Interesse sind:

„Eine Verbindung von Basel mit der Aarelinie über dem Jura oder dem Rhein entlang. Die Verbindung der Aarelinie mit Luzern durch das Wigger-, See- oder Reußtal." Die Instruktion verlangte zum Schluß noch eine Expertise „ob ein Übergang über die Alpen mittels eines Schienenweges" möglich sei. Zu diesem Zwecke sollte das damals im Vordergrund gestandene, von Ingenieur La Nicca geschaffene Lukmanierprojekt geprüft und auch untersucht werden, ob nicht vielleicht ein anderer Übergang vorteilhafter auszuführen wäre.

---

[8] Schweizer Bote 29. August 1850 Nr. 104.

[9] Dr. jur. Fr. Volmar: a. a. O. Placid Weißenbach: a. a. O. S. 6.

[10] Artikel 5 der Instruktion.

[11] Artikel 6 der Instruktion.

An Hand der vorhandenen Projekte und Berechnungen arbeiteten nach den notwendigen Terrainbesichtigungen die beiden technischen Experten ein Gutachten aus.[12] Ihr Bericht ging von allgemeinen Grundsätzen aus, hob den „Grad der Vollkommenheit" des schweizerischen Straßennetzes hervor, zweifelte sogar an dem Erfolg der Eisenbahnen, wenn sie nicht im Interesse einer „rascheren Kommunikation" erwünscht wären. Sie empfahlen, bei der Erstellung von Eisenbahnen vor allem das Gesamtinteresse des Landes voranzustellen, und von kleinlichen Lokalinteressen abzusehen.

Im weiteren machten sie auf einen bisher auch in England oft begangenen Fehler aufmerksam, indem zwischen zwei größeren Verkehrszentren die kürzeste Verbindungsstrecke gebaut wurde, welche sich durchaus nicht immer als die vorteilhafteste erwiesen habe. Für die schweizerischen Verhältnisse sollte dies für die Rentabilitätsberechnung in Berücksichtigung gezogen werden. Die definitive Festlegung einer Linie dürfte erst dann vorgenommen werden, wenn die Interessen und Bevölkerungsverhältnisse der seitwärts anliegenden Gegenden studiert seien.

Darauf folgte eine „Beschreibung der einzelnen Linien, aus welchen das projektierte Netz schweizerischer Eisenbahnen besteht". Als Hauptlinien wurden bezeichnet:

1. Eine Linie, als Verbindung des weiten Aaretals mit Basel mit Anschlußmöglichkeiten an die französische und badische Eisenbahn.
2. Eine große Stammlinie von den Jura-Seen dem Aaretal entlang abwärts bis zum Einfluß der Limmat und dieser folgend nach Zürich bis an den Bodensee; nach Westen sollte sie bis an den Genfersee ausgedehnt werden.
3. Eine Verbindung Luzerns, dem „westlichen Tor des St. Gotthardpasses", mit der Stammlinie.
4. Eine Linie, vom Bodensee in südlicher Richtung „bis ins Herz Graubündens".
5. Die Verbindung der Bundesstadt Bern mit der Stammlinie (Lyß).
6. Kleinere Verbindungslinien, welche der Transitlinie bevölkerte Landesgegenden erschließen sollte.

[12] B. Bl. 1850 Bd. III S. 429. Bericht der vom Bundesrate einberufenen Experten Herren R. Stephenson und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850.

Die Experten rieten vom Lukmanierprojekte und überhaupt einer Alpenbahn ab, nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern auch wegen technischen Schwierigkeiten und aus verkehrspolitischem Interesse.

Die Gesamtlänge der projektierten Bahnanlage sollte 650,5 Kilometer umfassen mit einem Kostenvoranschlag[13] von 118 Millionen Franken für einspurigen oder 132 Millionen Franken für doppelspurigen Bau.

Von einer Kritik des Ganzen, in verkehrspolitischer Hinsicht so bedeutungsvollen Eisenbahnnetzes, wie es im Berichte Stephensons entworfen wurde, müssen wir hier absehen. Jedoch ist es angezeigt, die auf den Kanton Aargau bezüglichen Projekte einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen.

Die größte Bedeutung mußte ohne Zweifel der von den Experten vorgeschlagenen Stammlinie beigemessen werden. Durch die Fortsetzung der Nordbahn als schon bestehendes Teilstück der nach Westen projektierten Linie wäre das aargauische Kantonsgebiet in ost-westlicher Richtung durchquert worden. Die gewaltigen Vorteile dieser Stammlinie hätten dem aargauischen Handel, der Industrie und der Landwirtschaft zugute kommen müssen.

Nicht minder große Bedeutung beanspruchte die im Entwurf vorgesehene Hauptlinie von Basel nach Luzern. Da Basel bereits seit 1844 eine Bahnverbindung mit Frankreich besaß, kam die geplante Fortsetzung nach Süden allen Wünschen sehr gelegen. Einerseits wäre damit eine Anschlußmöglichkeit mit der Stammlinie im Aaretal geschaffen worden, und andererseits hätten mit der Luzern-Verbindung die von Basel längst gehegten Gotthardbestrebungen in greifbare Nähe rücken müssen.

Uns interessiert sehr, inwiefern die Basel-Luzern-Verbindung verkehrspolitisch dem Aargau gerecht wurde oder nicht.

Die Experten rieten zur Annahme des Hauenstein-Projektes, welches einen 3500 Meter langen Tunnel vorsah und Basel mit der Aarelinie in Olten verbinden sollte. Zur Überwindung der ungünstigen Steigungsverhältnisse wurde die Anwendung von schiefen Ebenen empfohlen mittels Seil- und Wassergewichtsbetrieb.

Das Projekt der Rheintallinie ließ sich aus ökonomischen und strategischen Rücksichten nicht festhalten. Es verlohnt sich, die Stelle im Expertenbericht zu zitieren, wo das aargauische Lieblings-

[13] B. Bl. 1850 Bd. III S. 853 ff.

projekt, die Bözberglinie (Basel-Brugg), abgetan wird. Sie lautet: „Die zwischen Basel und dem Aaretale durch den Bözberg projektierte Linie bietet solche Vorteile, daß sie mit der Rheinlinie wohl konkurrieren könnte. Da aber diese Linie sich nur nach Osten wendet und dem Westen ebenso geringe Dienste leistet wie die Rheinlinie, und selbst diese Dienste nur auf Kosten gewaltiger Bauten erlangt werden könnten, so muß sie trotz der darauf verwendeten detaillierten und wertvollen Studien beiseite gelegt werden."

Für eine Verbindung des Aaretals mit Luzern bestanden verschiedene Möglichkeiten, indem annähernd alle gegen Süden gerichteten aargauischen Seitentäler die gleichen Vorteile dazu boten. Die Experten empfahlen eine Linienführung durch das Wiggertal, über Zofingen, Wolhusen nach Luzern. Der Aargau hätte somit an diesem Projekt nur in seinem Westzipfel (Aarburg-Zofingen) Anteil gehabt. Vom aargauischen Gesichtspunkte aus mußte die vorgesehene Richtung der Basel-Luzern-Linie als ungünstig und hemmend bezeichnet werden. Der Anschluß nach Luzern von Brugg aus durch das Reuß- oder Seetal hätte dem aargauischen Verkehrsinteresse besser gedient und auf dessen zukünftige Verkehrspolitik einen gesunden und fördernden Einfluß ausgeübt.

4. Das Eisenbahngesetz von 1852.[14]

In der entscheidenden Abstimmung der Bundesversammlung über die Staatsbahn, triumphierte, wie bereits erwähnt, das Privatbahnsystem. Die Haltung des Aargaus war eine geteilte gewesen.[15] Die wesentlichsten Grundsätze nun, welche das „Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852" enthält, lauten:

„Art. 1. Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen, bezw. der Privattätigkeit überlassen.

---

[14] A. S. (a. F.) Bd. III S. 170/176. Dr. jur. Fr. Volmar: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweiz. Bundesstaat 1904 S. 15 ff. und 137 ff. Pl. Weißenbach: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913 S. 13 ff. E. A. S. (a. F.) I. Teil S. 21 ff.

[15] Speiser J.: Mitteilungen über die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der schweizerischen Centralbahngesellschaft, Basel 1887 S. 51 ff.

Art. 2. Die Konzessionen für Eisenbahnunternehmungen von Gesellschaften oder Privaten gehen zunächst von den Kantonen aus. Sie unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes.

Art. 17. Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung zu unternehmen, oder wenn es sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen."

Dem Art. 17 hat die Bestimmung des Art. 21 der alten Bundesverfassung zu Grunde gelegen. Damit war aber nicht beabsichtigt, die Eisenbahnhoheit dem Bunde zu übertragen.[16] Vielmehr handelte es sich darum, zu verhüten, daß Art. 21 der Bundesverfassung verletzt werde. Die Bundesversammlung war also befugt, Zwangskonzessionen für Eisenbahnprojekte zu erteilen, denen die kantonalen Konzessionen verweigert werden sollten, sofern diese Projekte „im Interesse der Eidgenossenschaft, oder eines großen Teiles derselben" lagen. Art. 17 fand jedoch keine Anwendung auf die ausgesprochenen Lokalbahnen, die nur den Interessen eines verhältnismäßig kleinen Teiles der Eidgenossenschaft entsprechen. Für solche Projekte konnten die Kantone nach wie vor die Konzessionen verweigern, ohne daß diese nachträglich durch den Bund in Anwendung des Art. 17 hätten erteilt werden können. Dem Bund wurde das Recht zuerkannt, die Genehmigung einer Konzession zu versagen, wenn durch die Verwirklichung derselben die „militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden."[17] Im weiteren waren die Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport postregalpflichtiger Gegenstände, fahrender Postbüros und der begleitenden Angestellten verpflichtet.[18]

Von einer eingehenden Besprechung des Gesetzes nehmen wir an dieser Stelle Abstand, da die meisten Bestimmungen im zweiten Eisenbahngesetz von 1872 sich wiederholen und dort von uns aufgeführt werden.

[16] Dr. jur. Fr. Volmar: a. a. O. S. 141/147.

[17] Art. 7 des Eisenbahngesetzes von 1852.

[18] Art. 8 des Eisenbahngesetzes von 1852.

IV. Kapitel.

Die ersten Eisenbahnbestrebungen im Kanton Aargau bis zum Eisenbahngesetz von 1852.

1. Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse zur Zeit der Einführung von Eisenbahnen und deren Einfluß auf die Bevölkerung.

Als es sich gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts darum handelte, Schienenwege in der Schweiz anzulegen, bestanden in unserem Lande allerorts wohlgepflegte Handelsstraßen.[1] Gegen die Einführung von Eisenbahnen machte sich alsbald eine mehr oder weniger starke Opposition geltend.

Einwände wurden in der Hauptsache von den Seiten laut, welche direkt oder indirekt aus dem Fuhrgewerbe ihren Verdienst schöpften. Es waren vorwiegend Kreise der Landwirtschaft und des Kleingewerbes, wie Fuhrleute, Schmiede, Wagner und Gastwirte, die von ihrem Standpunkte aus zum Teil mit keineswegs stichhaltigen Argumenten gegen das Eisenbahnwesen auftraten. Sie befürchteten eine gewaltige Einbuße der bisherigen Einnahmen, sprachen von einer „gänzlichen Verödung der Landstraße", die sich in der Folge als „allgemeine Not" äußern müßte.[2] Vielfach ließ sich die Meinung vernehmen, daß die Eisenbahn nur den Reichen zugute käme,[3] die auf Kosten der Fuhrleute und Gastwirte ihren Aufenthalt abkürzen und deshalb diesen Gewerben einen bleibenden Schaden zufügen müßten.[4]

Im gegnerischen Lager standen als eifrigste Verfechter des Eisenbahngedankens die Vertreter des Handels und der Industrie. Diese stellten die Eisenbahnen als vervollkommnete Straßen und die Lokomotiven als schnellere Pferde dar, die gegenüber den bis-

---

[1] Dr. A. von Gonzenbach: Ueber den Einfluß der Eisenbahnen auf Gewerbe, Industrie und Handel der Schweiz 1857.

[2] Schmidlin Wilhem: Der Einfluß der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der nichtindustriellen Teile der Schweiz 1851.

[3] Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins II. Jahrgang Nr. 1 vom 5. Januar 1850.

[4] Dr. A. von Gonzenbach: a. a. O. S. 43—54.

herigen Transportmitteln außerordentliche Vorteile mit sich brächten, von denen Geschwindigkeit, Zeitersparnis, Massentransport, Wohlfeilheit und „Allgemeinheit der Benützung" speziell hervorgehoben wurden.[5] Das Handwerk der Fuhrleute könne keine Einbuße erleiden. Denn infolge des durch die Eisenbahn gesteigerten Verkehrs müsse der Fuhrwerksbetrieb durch Verlegung von den Haupt- auf die Nebenstraßen sogar erhöht werden. Zum Beispiel habe die Erfahrung der sächsischen Bahn nachgewiesen, daß seit deren Einführung die „Zahl der Pferdebeschäftigten" zufolge des Wechsels in „der Richtung ihrer Tätigkeit" noch zugenommen habe.[6] Auch auf den englischen und belgischen Straßen hätten sich aus denselben Gründen die Weggelder wesentlich vermehrt, indem dort ein reger Verkehr von und nach den Bahnstationen herrsche.[7] Desgleichen sei der Vorwand der Wirtsleute nicht haltbar, da es sich gezeigt habe, daß bei allen Neuanlagen von Eisenbahnstationen eine Zunahme der Gasthöfe zu verzeichnen sei,[8] und schließlich hange der Wohlstand der Nation nicht von Gast- und Kleingewerbe ab.[9] Gegenüber dem „massenhaften Gewinn" an Zeit und auch an Geld, der jedermann zugute kommen könne, dürfe die Benachteiligung einiger Gasthäuser nicht maßgebend sein.[10] Die Eisenbahnanlagen sollten in der Hauptsache auf die bisherige Verkehrsdichte eingestellt werden; wo diese am größten, da sollten die Hauptlinien durchziehen; für die Zweiglinien müßte die lokale Frequenz in Rücksicht gezogen werden.[11] Die Befürworter der Eisenbahnen warnten vor einer zu langen Verschleppung des Baues, da sonst die Schweiz ihres Transitverkehrs durch Umleitung der Handelsgüter auf ausländischen Strecken leicht verlustig gehen könnte.[12]

---

[5] Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins II. Jahrgang Nr. 1 vom 5. Januar 1850.

[6] Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins II. Jahrgang Nr. 4 vom 26. Januar 1850.

[7] Schmidlin Wilh.: a. a. O. S. 14.

[8] Derselbe S. 15.

[9] Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins Nr. 1 vom 5. Januar 1850.

[10] Schmidlin Wilh.: a. a. O. S. 19.

[11] Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins Nr. 7 vom 1. März 1850.

[12] Dasselbe Nr. 1 vom 5. Januar 1850.

Zu jener Zeit waren Industrie-, Handels- und Verkehrsverhältnisse im Kanton Aargau kurz die folgenden:

Trotzdem vorwiegend Ackerbau und Viehzucht[13] getrieben wurde, standen dessen ungeachtet Handel und Industrie auf einer beachtenswerten Höhe. An erster Stelle befand sich die Baumwollspinnerei und Weberei, heimisch im Wynen-, See-, Suhren- und Wiggertal mit den Hauptzentren Aarau und Zofingen.[14] In der Umgegend der Aaremündung in den Rhein, in Aarburg und Zofingen, blühte die Seidenbandweberei.[15] Im Freiamt machte die Strohflechterei zusehends Fortschritte. Seit Mitte der dreißiger Jahre hatte die neueingeführte Rauchtabak- und Zigarrenfabrikation im oberen See- und Wynental und in Rheinfelden einen erfreulichen Aufschwung genommen. Was den Handel anbelangt, so erwiesen die Eingangszölle der Jahre 1840 bis 1850 Basel als das bedeutendste Zollamt der Schweiz.[16] Dort hatte der schweizerische Großhandel seinen Sitz. Die hauptsächlichsten Handelsprodukte bestanden in Kolonialwaren, Baumwolle, Seide, Eisen und Chemikalien.[17] Von Basel aus breitete sich der Handelsverkehr fächerförmig ins Landesinnere aus.[16] Dabei wurde das aargauische Kantonsgebiet von zwei von Basel ausgehenden Haupthandelsstraßen durchzogen:

a) Basel-Rheinfelden-Frick-Baden-Zürich mit einer Abzweigung von Frick nach Aarau.

b) Basel-Hauenstein-Olten-Zofingen nach Luzern (Gotthard).

Eine weitere Haupthandelsstraße führte von Genf über Yverdon-Neuenburg-Biel-Solothurn-Olten-Aarau-Baden nach Zürich. Ferner gingen von der letzteren aus verschiedene Abzweigungen in die südwärts der Aare gelegenen Seitentäler oder in der Richtung des Gotthard.

Ähnlich wie in der übrigen Schweiz machte sich ebenfalls im Kanton Aargau in den bereits erwähnten Kreisen gegen die Ein-

---

[13] Ziegler J. M.: Betrachtungen über den Eisenbahnbau und den Einfluß der Schienenwege auf die Bevölkerung der Schweiz, 1851 S. 8/9.

[14] Furrer A.: Volkswirtschaftslexikon der Schweiz I. Halbband 1886 S. 5—8.

[15] Ziegler J. M. a. a. O. S. 6/7.

[16] Derselbe S. 15.

[17] Derselbe S. 23.

führung von Eisenbahnen eine bestimmte Opposition bemerkbar.[18] So vereinigten sich beispielsweise im Jahre 1838, als für die Basler-Zürcher-Eisenbahngesellschaft Terrainvermessungen angehoben wurden, die Wirte und Fuhrleute des Fricktals, um gemeinsam die Eisenbahnen wie ehemals den Blitzableiter „als gottlose Erfindung des menschlichen Übermutes zu bekämpfen."[19] Die Grundeigentümer wurden oft durch taktloses Benehmen verschiedener mit den Vermessungsarbeiten betrauten Ingenieure und deren Gehilfen, welche die Felder ohne Erlaubnis begingen, gereizt.[20] Die ohnehin feindliche Stimmung führte dazu, daß im ganzen Siggental und in Würenlingen die Signalstangen und Pfähle, womit die Richtung der Eisenbahnlinie abgesteckt war, ausgerissen und entfernt wurden.[21] In Wallbach am Rhein kam es sogar zu einem kleinen Aufstand unter der Führung des dortigen Wirtes, welcher erst durch die Vermittlung des Bezirksammanns von Rheinfelden beigelegt werden konnte.[20] Bei einer Versammlung, in der für den Bau der Seetalbahn Stellung genommen werden sollte, blieben die Vertreter des oberen Seetales aus mit dem Bescheid, sie wünschten keine Eisenbahn, da dieselbe ein Sinken der Gemüse- und Fruchtpreise mit sich brächte.[22]

Nachdem die Linie Zürich-Baden 1847 dem Betriebe übergeben worden war, wurden die gewaltigen Vorteile der Eisenbahn alsbald erkannt. Die Beurteilung des Eisenbahnwesens erfuhr eine rasche Umwandlung. Anfängliche Furcht, Bedenken und Gleichgültigkeit wichen einer baldigen und eifrigen Teilnahme.[23]

2. Die Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft.

Während das Eisenbahnwesen im Auslande einen raschen Aufschwung nahm, und in der Schweiz noch kein Schienenstrang gelegt war, begann man diesem wichtigen Verkehrsmittel in verschiedenen Kreisen ein reges Interesse entgegenzubringen.

[18] St. A. Ag. P. d. Kl. R. vom 28. Juni 1838 Nr. 461; 1. Juli Nr. 485; 12. Juli Nr. 500.

[19] Schweizer Bote vom 1. März 1838 Nr. 26.

[20] Gubler Ferd.: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik 1833 bis 1852 S. 48.

[21] Wie 18.

[22] Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874 (anonym).

[23] Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins Nr. 1 vom 5. Januar 1850 S. 10/11.

Die ersten Anregungen gingen von der Zürcher Handelskammer aus, die im März 1836[24] durch eine bestellte Eisenbahnkommission die Verwendbarkeit eines schweizerischen Eisenbahnnetzes und die Wahrscheinlichkeit auf Erfolg prüfen ließ.[25] In erster Linie kamen die Schienenverbindungen von Zürich nach Basel einerseits und von Zürich über Winterthur an den Bodensee andererseits in Betracht. Der Bericht dieser Kommission fiel in bezug auf die erstere Linie günstig aus. Die Handelskammer wandte sich nun direkt an die Zürcher Regierung, indem sie Vorteile und Wichtigkeit der Eisenbahnen hervorhob und ihr zugleich empfahl, sie möge dem Eisenbahngedanken die nötige Aufmerksamkeit und Förderung angedeihen lassen.[26] In einer späteren Eingabe der Handelskammer an den Regierungsrat weist dieselbe auf die Möglichkeit hin, daß wenn die Kantone Aargau und Basel der Tracierung durch ihr Gebiet Schwierigkeiten bereiten sollten, die Bahn von Basel aus längs des Rheins auf badischem Boden bis Eglisau und von dort der Glatt entlang nach Zürich durchgeführt werden könnte.[27]

Die Handelskammer nahm die notwendigen Vorarbeiten selbst in Angriff und verlangte von der Regierung einen Kredit über 16000 Franken.[28] Es wurden vorerst 5000 Franken bewilligt und spätere Beiträge in Aussicht gestellt,[29] sofern sie sich als notwendig erweisen sollten. Die Ingenieure Negrelli, Eschmann und Sulzberger unternahmen Terrainbesichtigungen. Die technische Expertise lautete zugunsten der Linie von Zürich nach Basel, dagegen schienen für eine Linienführung über Winterthur-Frauenfeld an den Bodensee die Bodenverhältnisse wegen beträchtlicher Höhendifferenzen zu schwierig.[30] Die Handelskammer ließ daher das letztere Projekt fallen und erließ Einladungen an einflußreiche

---

[24] Gubler Ferd.: Die Anfänge der schweiz. Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833—1852, 1915 S. 30.

[25] Bericht und Antrag der Zürcherischen Eisenbahnkommission vom 2. Mai 1836.

[26] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn 1897 S. 4/7.

[27] Bericht der Handelskammer an den Regierungsrat des Kantons Zürich vom 16. Mai 1836.

[28] Wrubel F.: a. a. O. S. 7.

[29] Negrelli und Eschmann: Bericht an die Handelskammer des Kantons Zürich, Zeitschrift über das gesamte Bahnwesen. Zürich 1837 II. S. 15 ff.

[30] Dieselben: a. a. O. S. 15 ff.

Männer aus den beteiligten Kantonen zu einer Konferenz im Rathaus zu Zürich[31] betreffs Stellungnahme zum Bau einer Eisenbahn von Zürich nach Basel. Am 23. Oktober 1837 trat die Konferenz im Zürcher Rathaus zusammen. Sie bestand aus Abordnungen von Interessenten der Kantone Zürich, Aargau, beider Basel und Graubünden. Es wurde ein provisorisches Komitee ernannt, dem die folgenden Aargauer angehörten: Bürgermeister Herzog, Regierungsrat Hürner und Präsident Dorner.[32]

Das Komitee verfaßte einen Prospekt mit dem Titel „Einladung zur Anteilnahme an einer ersten, in der Schweiz zu erbauenden Eisenbahn zwischen Basel und Zürich,“[33] dessen Inhalt in der Presse weitgehende Verbreitung fand. Vor allem hob diese Schrift die große Entwicklung des Eisenbahnwesens in den umliegenden Staaten hervor. Zum Teil seien schon Schienenstränge bis in die Nähe der schweizerischen Grenze gelegt worden, und eine Fortsetzung ins Landesinnere dürfe nicht mehr lange auf sich warten lassen. Die Linie von Basel nach Zürich wird besonders empfohlen und aus technischen und verkehrspolitischen Gründen als die zweckmäßigste bezeichnet. Abzweigungen würden sich mit Leichtigkeit herrichten lassen. Im weiteren wird auf die geographische Lage der Eidgenossenschaft in bezug auf den Transitverkehr hingewiesen und die Erklärung abgegeben, daß genügend Grundlagen vorhanden seien, die für ein Gelingen der projektierten Bahn sprächen.

Das Einladungsschreiben macht ferner darauf aufmerksam, daß die Kosten bis zu 10 Millionen Franken veranschlagt seien; aus Vorsicht aber werde das Aktienkapital auf 15 Millionen erhöht mit dem Vorbehalt, dieses erst nach Ermittlung der definitiven Kosten genau bestimmen zu können. Die Gesellschaft werde die konstituierende Versammlung abhalten, sobald die Hälfte der Aktien gezeichnet sei. Genannte Schrift erfuhr eine große Verbreitung, indem sie den „meistgelesenen Zeitungen als Beilage hinzugefügt“ wurde.[34]

Ein Aargauer äußert sich zu diesem Projekte voller Hoffnungen auf die zukünftige Verkehrslage der Kantonshauptstadt mit prophe-

[31] Gubler F.: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik 1833 bis 1852 S. 36.

[32] Derselbe a. a. O. S. 39.

[33] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn, Zürich 1897 S. 11.

[34] Wrubel F.: Die schweiz. Nordbahn, Zürich 1837 S. 11 ff.

tisierendem Munde: „Aarau werde zum Mittelpunkt aller Bahnen“ werden.[35]

Die notwendigen Aktien waren bald gezeichnet, sodaß am 19. Februar 1838 die konstituierende Versammlung der „Basler-Zürcher-Eisenbahngesellschaft“ stattfinden konnte. Die Statuten sahen ein Aktienkapital von 15 Millionen Franken vor,[36] eingeteilt in 30 000 Stück à Fr. 500. Für die Einzahlung derselben war beabsichtigt: 1 % nach Konstituierung der Gesellschaft für die Vorarbeiten, 9 % nach der beschlossenen Inangriffnahme des Baues und später jeweils 10 %, aber nur auf zweimonatliche Voranzeige hin.

Aus dem Aargau gehörten Regierungsrat Hürner zur fünfgliedrigen Direktion, zu dem 21 Mitglieder zählenden Verwaltungsrat der Bürgermeister Herzog, Postdirektor Dolder, Landammann Dorer, Friedrich Laue und Regierungsrat Schaufelbühl. Die Aktiengesellschaft fand beim zürcherischen Regierungsrat Anerkennung und erhielt das Recht zur Ausführung der technischen Vorarbeiten und Vermessungen im Terrain des zürcherischen Kantonsgebietes.[37] Eine in ähnlichem Sinne gehaltene Bewilligung erlangte die Gesellschaft von der Regierung des Kantons Aargau.[38]

Als technischer Experte wurde der im Eisenbahnwesen erfahrene englische Ingenieur Locke berufen. Auf Grund seiner Untersuchungen[39] stellte er in seinem Berichte die Ausführbarkeit einer Linie links des Rheins in den Bereich der Möglichkeit und schlug folgendes Trace vor: Zürich-Baden-Turgi-Koblenz-Stein-Rheinfelden-Basel. Nach reiflicher Prüfung wurde Lockes Projekt von der Gesellschaft gutgeheißen.[40] Sie reichte bei der Regierung der Kantone Zürich und Aargau am 13. bezw. 17. November 1838 ein Konzessionsgesuch ein.[41] Am 18. Dezember 1839 entsprach der Große Rat des Kantons Zürich dem Gesuch und erteilte die Kon-

---

[35] Schweizer Bote vom 18. November 1837 Nr. 92.

[36] Statuten der Basler-Zürcher-Eisenbahngesellschaft S. 4 ff.

[37] Wrubel F.: a. a. O. S. 18.

[38] St. A. Ag. P. d. Kl. R. vom 26. Februar 1838 Nr. 171; 1. März 1838 Nr. 182.

[39] Locke: An das provisorische Komitee der projektierten Basel-Zürcher Eisenbahn, Zürich 1838.

[40] Gubler F.: a. a. O. S. 50.

[41] Wrubel F.: a. a. O. S. 19.

zession auf 99 Jahre;[42] erlöschen sollte sie, wenn innerhalb drei Jahren die Erdarbeiten nicht in Angriff genommen würden. Hand in Hand mit der Konzession wurde ebenfalls das Expropriationsrecht verliehen, welches auf das Gesetz vom 21. März 1838 über die Abtretung von Privatrechten Bezug nahm.

Da im Kanton Aargau die Voraussetzung einer Konzessionsbewilligung, ein Expropriationsgesetz, noch fehlte, wurde vom Kleinen Rat (Regierungsrat) ein diesbezüglicher Entwurf ausgearbeitet und noch vor Eingang des Konzessionsgesuches dem Großen Rat im April 1838 vorgelegt.

Infolge der wenig Vertrauen erweckenden Haltung Basels[43] und der Mißstimmung der Bevölkerung gerieten im Großen Rat mangels an Interesse die Verhandlungen über den Expropriationsgesetzesentwurf ins Stocken. Sie sollten am 6. November wieder aufgenommen werden, erlitten jedoch wegen Beschlußunfähigkeit des Rates (es waren nicht genügend Mitglieder anwesend) erneute Verzögerung.[44] Endlich an den drei folgenden Tagen trat man in die Beratungen ein. Nach überaus lebhaften Debatten erfuhr in der Schlußabstimmung der Gesetzentwurf mit 73 gegen 68 Stimmen eine Ablehnung.[45] Daß er zu Fall gebracht wurde, liegt in den folgenden Umständen begründet.[46] Bezüglich der zu leistenden Entschädigung an die Grundeigentümer vertrat der regierungsrätliche Entwurf den Grundsatz der vollen Entschädigung, während die vorberatende großrätliche Kommission beantragte, es sei die Hälfte mehr zu entschädigen als der Wert der Grundstücke betrage. Eine weitere Differenz zwischen Entwurf und der Kommission bestand darin, daß letztere bei der Entäußerung eines Grundstückes ebenfalls die Übernahme des übrigbleibenden Reststückes verlangte, sofern dieses nicht 20 000 Quadratfuß übersteige. Der regierungsrätliche Entwurf sah die Übernahme eines Teilstückes nur dann vor, wenn dieses mit einem anstoßenden, dem gleichen Besitzer gehörenden Grundstücke vereint, keine 20 000 Quadratfuß ausgemacht hätte. Ferner wurde der Antrag eingebracht, es sei zuerst

[42] Gubler F.: a. a. O. S. 54.

[43] Neue Aargauer Zeitung vom 30. Mai 1838 Nr. 344. St. A. Ag. P. d. Kl. R. vom 28. Juni 1838 Nr. 461.

[44] Neue aargauische Zeitung vom 7. November 1838 Nr. 89.

[45] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 1838 Nr. 442.

[46] Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau 1838 S. 381 bis 442.

das Straßengesetz zu behandeln, damit man sich dann auf dasselbe berufen könne. Für den Fall, daß Gemeindewaldungen expropriiert würden, forderten einige Großräte, daß der Staat dieselben ersetzen sollte, wenn sich Staatswaldungen in der Nähe befinden würden.

Erst im August 1840 begann das aargauische Bau- und Finanzdepartement sich mit einem neuen Konzessionsgesetzesentwurf zu beschäftigen.[47] Dem Großen Rat wurde am 3. September 1840 der Entwurf einer Konzession und eines dem zürcherischen nachgebildeten Expropriationsgesetzes unterbreitet.[48] In der Hoffnung auf die nahe aargauische Konzession beschloß die dritte Aktionärversammlung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft am 14. September 1840 mit dem Bau des Teilstückes Zürich-Baden zu beginnen.

Am 6. November 1840 genehmigte der Große Rat die Konzession und erhob den Expropriationsgesetzesentwurf zum Gesetze.[49]

Die Haltung beider Basel gestaltete sich für das Unternehmen insofern zweifelhaft, da deren Konzessionen trotz eifrigen Bemühungen nicht erhältlich waren. Die beiden Halbkantone zeigten mehr Geneigtheit für eine Bahn, welche von Basel aus in südlicher Richtung über Olten nach Luzern ihren Weg nehmen würde.[50] Dieser Umstand, und die Gefahr eines bevorstehenden europäischen Krieges wirkten sehr lähmend auf die junge Eisenbahngesellschaft, die zwecks Beginn des Baues Ende 1840 den statutarischen Einzahlungsaufruf in der Höhe von 4 % des gezeichneten Aktienkapitals erließ. Die Einzahlung erlitt einen kläglichen Schiffbruch, indem nur zirka drei Zehntel der Aktionäre der Aufforderung Folge leisteten.

Am 2. Juni 1841 wandte sich die Gesellschaft an die Zürcherische Regierung um finanziellen Beistand.[51] Dieses Gesuch wurde einer vom zürcherischen Finanzrate ernannten Spezialkommission zur Begutachtung unterbreitet. Während die Kommissionsmehrheit für eine staatliche Unterstützung eintrat, wollte sich aber die

[47] St. A. Ag. P. d. Kl. R. vom 3. August 1840 Nr. 265. Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau 1838 S. 442.

[48] St. A. Ag. P. d. Kl. R. vom 3. September 1840 Nr. 295.

[49] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 1840 Nr. 883 und 922 ff.

[50] Brugger Max: a. a. O. S. 32.

[51] Derselbe S. 33. Wrubel F.: a. a. O. S. 29.

Minderheit vor Gewährung einer solchen „mit den andern, in Frage kommenden Kantonen ins Einvernehmen setzen."[52] Eine finanzielle Beteiligung von seiten dieser Kantone war jedoch kaum zu erwarten. Daher beschloß die vierte Generalversammlung der Aktionäre, die Eisenbahngesellschaft aufzulösen und das Gesellschaftsvermögen zu liquidieren.[53] Das Unternehmen wurde am 5. Dezember 1841 als aufgelöst erklärt. Die Pläne und Berechnungen des Projekts gelangten mit den dazugehörigen Meßinstrumenten und Mobilien zu öffentlicher Versteigerung und wurden von Martin Escher-Heß am 10. Februar 1842 für 3600 Franken erworben.[54]

3. Die schweizerische Nordbahngesellschaft.

Nach dem gänzlichen Mißerfolg, welcher der ersten schweizerischen Eisenbahngesellschaft widerfahren war, trat die Eisenbahnfrage im Jahre 1843 wieder stärker auf. Die Bewegung ging damals vom zürcherischen Finanzrate[55] aus. Er ersuchte in einer Eingabe den Regierungsrat, mit den interessierten Regierungen der Kantone Aargau, Baselstadt und Baselland in Verbindung zu treten und zwecks Ausführung eines Bahnprojektes Zürich-Basel, Unterhandlungen zu pflegen.[55] Der Vorschlag des Finanzrates enthielt die Anregung, die beteiligten Stände möchten zu einem solchen Unternehmen auf Konzessionsdauer eine 3 % Zinsengarantie zusichern, wobei die Kantone Aargau, Zürich und beide Basel je ⅓ zu tragen hätten. Der Petition wurde vonseiten des zürcherischen Regierungsrates willfahren, und es kam am 8. März zu einer Konferenz in Aarau.[56] Aus schon bekannten Gründen lehnten die beiden Halbkantone Basel jede Beteiligung ab.[57] Die Zürcher machten die Aargauer auf die in Aussicht gestellte Zinsengarantie aufmerksam. Allein die aargauische Delegation konnte höchstens die Übernahme von 500 Aktien in Aussicht stellen.

Ein reduziertes Projekt mit Anschluß an die badischen Bahnen in Waldshut war dem Aargau aus rein patriotischem Empfinden

[52] Derselbe S. 30.

[53] Verwaltungsbericht an die IV. Generalversammlung der Aktionäre vom 5. Dezember 1841 S. 21.

[54] Wrubel F.: a. a. O. S. 34.

[55] Brugger Max: a. a. O. S. 34.

[56] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 6. März 1843. Nr. 172.

[57] Brugger Max: a. a. O. S. 32.

zu wenig populär, da die „Regierung dieses Landes sich stets in ihren nachbarlichen Verhältnissen zur Schweiz ungeneigt, ja feindselig gezeigt habe".[58] Er beantragte seinerseits, das Trace von Brugg aus über den Bözberg durch das Fricktal nach Basel zu verlegen.[58] Die Finanzierung des ursprünglich auf 12—15 Millionen veranschlagten Unternehmens war unter den obwaltenden Umständen sehr in Frage gestellt. Als die zürcherischen Delegierten mit einer Glattallinie und dem Anschluß an die badische Bahn drohten, und jeder Stand hartnäckig auf seinem Vorschlag beharrte, mußte die Konferenz unverrichteter Dinge auseinander gehen.[59]

Die Gefahr des Umfahrenwerdens durch die angedrohte Glattallinie, bewog alsbald die aargauische Regierung, Schritte für eine weitere Konferenz zu unternehmen.[60] Zum Gedeihen eines gesunden Eisenbahnprojektes war aber die Mithilfe der beiden Basel unerläßlich. Um diese zu einer gemeinsamen Konferenz bewegen zu können, wurden die Regierungen der beiden Halbkantone durch eine Abordnung der aargauischen Regierung[61] zur Teilnahme an einer solchen ermuntert. Baselland zeigte sich durchaus nicht abgeneigt, an den Verhandlungstisch zu kommen. Und Baselstadt folgte durch Zusage dem Beispiel.

Das günstige Ergebnis veranlaßte die aargauische Regierung[62] am 20. April 1843 unter Mitteilung der wichtigsten Unterhandlungspunkte der Baslerbesprechungen an den Zürcher Regierungsrat mit dem Wunsch heranzutreten, die Zürcher Regierung möchte zu einer neuen Zusammenkunft einladen. Auf aargauisches Betreiben hin kam die Badener Konferenz am 17. Mai zustande.[63] Wider Erwarten blieb Baselland den Verhandlungen fern und begründete sein Ausbleiben mit verkehrspolitischen Rücksichten; es befürchtete nämlich, daß durch die vorgesehene Bahn dem Rhein entlang seinem Gebiete der Verkehr entzogen würde.[64]

---

[58] St. A. Ag. Konferenzbericht vom 8. März 1843. Wrubel F.: a. a. O. S. 36.

[59] St. A. Ag. Konferenzbericht vom 8. März 1843.

[60] Schweizer Bote vom 21. März 1843 Nr. 34.

[61] St. A. Ag. vom 7./12. April 1843 Konferenzbericht mit Basellandschaft.

[62] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 20. April 1843 Nr. 305.

[63] St. A. Ag. Rechenschaftsbericht des Kl. R. 1843 Nr. 36.

[64] Brugger Max: a. a. O. S. 35.

Der Aargau verfocht an dieser Konferenz nach wie vor seine Bözbergbahn, und sein Delegierter Oberst Frey-Herosé lehnte ganz entschieden die Zinsgarantie jeder anderen Linie ab. Zürich wollte von seinem ursprünglichen Projekt nicht ablassen; für die Bözbergbahn fand es wenig Begeisterung, weil es vor „technischen Schwierigkeiten" zurückschreckte. Da unter den obwaltenden Umständen unmöglich eine Einigung erzielt werden konnte, verlief auch diese zweite Konferenz resultatlos.

Unter dem Druck der herrschenden Gegensätze blieb den Zürcher Bestrebungen nichts anderes übrig, als den Anschluß an die badische Eisenbahn zu suchen. Die Prüfung des Glattalbahnprojektes zeitigte aber kein günstiges Ergebnis, indem die zu erwartende Frequenz in der Talschaft mangels großer Ortschaften von vorneherein als ungenügend betrachtet wurde.[65] Für die glücklichste Lösung hielt man eine Linienführung von Zürich aus nach Baden und der Aare entlang abwärts bis Koblenz, woselbst die vorgesehene Anschlußmöglichkeit bewerkstelligt werden könnte. Den zürcherischen Bestrebungen kam eine davon unabhängige, aargauische Petitionsbewegung,[66] von Baden ausgehend, sehr entgegen. Diese bezweckte für den Fall, daß die Basel-Zürichbahn nicht ausgeführt würde, den Großen Rat zu veranlassen, mit Zürich zu unterhandeln, damit wenigstens eine Bahn Zürich-Baden-Koblenz verwirklicht werden könnte. Dieses modifizierte Projekt benötigte unbedingt eine aargauische Konzession. Um sich die Sympathie und Unterstützung des Aargaus zu sichern, wurde vom zürcherischen Eisenbahnkomitee von Baden aus in westlicher Richtung eine Zweigbahn bis Aarau in Aussicht gestellt.

Inzwischen konstituierte sich in Zürich auf die Initiative von Martin Escher-Heß ein Eisenbahnkomitee mit der Absicht, die Förderung der Zürcher Eisenbahnbestrebungen in die Hand zu nehmen.[67] Dieses richtete am 24. Mai 1845 an die Zürcher Regierung ein Konzessionsgesuch[68] für den Bau einer „Eisenbahn von Zürich längs dem Rhein, als Verbindung mit Basel und den dort einmündenden französischen und großherzoglich badischen Eisenbahnen, auch in westlicher Richtung, vorläufig bis Aarau."

[65] Gubler Ferdinand: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik 1833—52 S. 163.

[66] Näheres über diese Petitionsbewegung: Gubler F.: a. a. O. S. 162.

[67] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 19., 20., 21. Juni 1843.

[68] Brugger Max: a. a. O. S. 36. Gubler F.: a. a. O. S. 165.

Das Konzessionsgesuch war zugleich von den „Fundamentalstatuten" der zu gründenden Eisenbahngesellschaft begleitet zum Zwecke der Einsichtnahme. Der beigelegte Statutenentwurf brachte eine Aktiengesellschaft mit 20 Millionen französischen Franken Grundkapital in Vorschlag. Das Kapital selbst sollte in 40tausend Aktien zu 500 Franken eingeteilt werden. Die Einzahlungen (auf die Aktien) waren in Bezügen von je 10 % ratenweise vorgesehen; die erste Einzahlung sollte beim Bezuge der Aktien erfolgen, eine zweite zu Beginn der Bauarbeiten, eine dritte vier Monate darauf, die weiteren nicht innerhalb einer viermonatlichen Frist vom Datum der letzten Einzahlung an gerechnet.

Gleichzeitig wurde die aargauische Konzession nachgesucht. Die vom Regierungsrat dieses Kantons bestellte Eisenbahnkommission,[69] der Frey-Herosé, Siegfried und Schaufelbühl angehörten, hatte das Gesuch zu prüfen. In der aargauischen Presse[70] wurde das rege Interesse, welches Zürich der projektierten Eisenbahn entgegenbrachte, lobend hervorgehoben. Nachdem die öffentliche Meinung auf diese Weise mächtig angeregt worden war, hatten die Eisenbahnbestrebungen im Aargau günstige Aussichten erhalten.[70] Die aargauische Regierung verlangte den amtlichen Konzessionsentwurf von Zürich, der als Grundlage für die Beratung dienen sollte.[71] Am 2. Juli wurde eine neue fünfgliedrige Kommission bestimmt mit dem Auftrag, die verlangte Konzession auszuarbeiten.[72]

Dieser Umstand und die wohlwollende Einladung zu den Großratsverhandlungen, welcher sich die beiden damals in Aarau weilenden, Martin Escher-Heß und Salomon Pestalozzi-Hirzel, erfreuen durften, veranschaulichen am besten den Stimmungsumschwung zugunsten der Zürcher Bestrebung.[73] Landammann Frey-Herosé und Regierungsrat Wieland traten ganz entschieden für den „Dekretsentwurf betreffend Konzession und Expropriation für den Bau einer Eisenbahn von Zürich an den Rhein und nach

[69] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 23. Mai 1845 Nr. 442; 26. Mai Nr. 451.

[70] Gubler Ferd.: a. a. O. S. 179. Brugger Max: a. a. O. S. 36.

[71] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 16. Juni Nr. 516; 26. Juni Nr. 556.

[72] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 7. Juli Nr. 571.

[73] St. A. Ag. Dekret über Konzession und Expropriation für den Bau einer Eisenbahn von Zürich bis Koblenz an den Rhein und nach Aarau. 3. Juli 1845.

Aarau ein.[74] In höchst erfreulicher Weise wurde die Konzession und der Expropriationsgesetzentwurf mit großer Mehrheit am 3. Juli 1845 gutgeheißen.[75]

Die Konzession bietet insofern ein besonderes Interesse, als es die erste aargauische Eisenbahnkonzession ist, welche in Wirksamkeit trat. Sie enthält im wesentlichen folgende Bestimmungen: Die Konzessionsdauer erstreckte sich auf 75 Jahre vom Betrieberöffnungsjahre an gerechnet mit nachherigem Rückkaufsrecht für den Staat. Erlöschen sollte die Konzession, wenn nicht innerhalb zwei Jahren, vom Datum der Konzessionserteilung an gerechnet, mit den Erdarbeiten begonnen würde. Die Tracefestlegung unterlag der Genehmigung des Regierungsrates, der außerdem befugt war, allfällige Modifikationen des Traces „nach seinem Wunsche vorzunehmen". Für die westliche Fortsetzung der Bahn über Aarau hinaus sowie beim Erlöschen der Konzession, wurde der damaligen Gesellschaft das Prioritätsrecht zuerkannt. Den Grundeigentümern wurde für die expropriierten Grundstücke volle Entschädigung zugesprochen. Die Einbuße am Postregal, an Weg- und Brückengeldern, welche der Staat durch die Einführung von Eisenbahnen erlitt, hatte die Gesellschaft durch eine jährliche Aversalsumme zu ersetzen. Der Konzessionsinhaber war ferner verpflichtet, in Aarau ein rechtliches Domizil zu wählen, und dem Regierungsrate jährlich Protokollauszüge und Abrechnungen vorzulegen.

Die Waldshuter Linie erfreute sich aus patriotischen Gründen nicht gerade besonderer Gunst. In der Presse wurde sie stark angefeindet.[76] Sogar in der übrigen Schweiz war man für diese Richtung nicht eingenommen; dies geht aus einem Schreiben hervor, das der bernische Regierungsrat, sowohl der zürcher als auch der aargauischen Regierung[77] in seiner „Stellung als freundeidgenössischverbündeter Stand" sandte, sie möchten „bei der bevorstehenden Beratung über die Wahl einer Eisenbahnlinie nach Basel, dem Bahnprojekte über Olten den Vorzug geben".[77]

---

[74] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 1845 Nr. 144 ff. Verhandlungen des Gr. R. des Kantons Aargau 1845 S. 177 ff.

[75] St. A. Ag. Dekret über Konzession und Expropriation für den Bau einer Eisenbahn bis Koblenz an den Rhein und nach Aarau vom 3. Juli 1845.

[76] Schweizerbote 1. Juli 1845 Nr. 58. Wrubel: a. a. O. S. 36 (Vergleiche S. 31).

[77] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 30. Juni 1845 Nr. 558.

Mit den Vorarbeiten und dem Bau der Linie konnte alsbald begonnen werden, wobei für die ersteren die Pläne der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft zum Teil bestmögliche Verwendung fanden.[78] Die Oberleitung wurde Generalinspektor Negrelli aus Wien anvertraut, der zu seinen Mitarbeitern die Ingenieure Wild und Bürkli bestimmte.[79]

Für die Aarauer Zweigbahn machte Negrelli zwei Verbindungsmöglichkeiten namhaft:[80] Als erste technisch leicht ausführbare Strecke ein Trace über Turgi-Brugg und dem rechten Aareufer entlang, als zweite ein Trace über Lenzburg, welches zwar den Vorteil der Kürze, aber infolge ungünstiger Terrainverhältnisse nicht unerhebliche Schwierigkeiten in sich barg. Um letztere zu vermeiden entschied man sich für die erstgenannte Linienführung. Schon damals dachte man daran, Lenzburg durch eine Zweiglinie von Wildegg aus an die Stammlinie anzuschließen.

Indem die Einwohnergemeinde Baden durch eine Eisenbahnverbindung eine vermehrte Belebung ihres Kurortes erwartete, brachte sie dem Unternehmen großes Verständnis und ein besonderes Interesse entgegen, das sich durch die Gemeindebeschlüsse vom 13. März 1846[81] äußerte. Sie stellte der Gesellschaft das notwendige Terrain für Zufahrtslinie und Bahnhofsareal unentgeltlich zur Verfügung, sofern es Gemeindeland betraf. Des weiteren verpflichtete sie sich, 200 bis 250 Baumstämme zu liefern für Bauzwecke und verlieh dem Unternehmen das Recht zur freien Benützung ihrer Steinbrüche. Das opferfreudige Anerbieten fand ein besonderes Lob und trug als nachahmungswertes Beispiel hervorragend zum Gelingen des hohen Zieles bei.

Am 16. März 1846 fand die erste Generalversammlung statt, anläßlich derer sich die schweizerische Nordbahngesellschaft konstituierte.[82] Zum Direktionspräsidenten wurde der um das Zustandekommen der Nordbahn meist verdiente Martin Escher-Heß ernannt; im elfgliedrigen Verwaltungsrat, dem hauptsächlich

---

[78] Verhandlungen der I. Generalversammlung der schweizerischen Nord-Bahngesellschaft S. 8 und 9; 12.

[79] Verhandlungen der ersten Generalversammlung der schweizerischen Nordbahngesellschaft S. 8 und 9.

[80] Verhandlungen der I. Generalversammlung der schweiz. Nordbahngesellschaft S. 10/11.

[81] Dieselben S. 8/9; 12.

[82] Dieselben S. 20—24.

zürcherische Vertreter angehörten, finden wir aus dem Aargau Landammann Frey-Herosé und Regierungsrat Schaufelbühl wieder.

Die Gesellschaft hatte eine Unmenge von Expropriationen durchzuführen. Auf der Strecke Zürich-Baden waren es allein deren 1090.[83] Weitaus am schwierigsten gestalteten sich dieselben im Kanton Aargau, weil einzelne Eigentümer für die Landabtretung übermäßig viel forderten und den Grundbesitzern die Zusammensetzung der Schätzungskommission nicht behagte. Unzufriedenheit herrschte außerdem wegen des Schiedsgerichtes, dessen Schätzungsurteile vielfach Bestürzung hervorriefen.[84]

Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß sich gegen die Anwendung des Expropriationsgesetzes ein gewisser Widerstand geltend machte. Dieser äußerte sich durch zwei Gesuche, die die betroffenen Interessentenkreise an die aargauische Regierung richteten. Einerseits waren es die Grundeigentümer einzelner Gemeinden, besonders in Spreitenbach, Killwangen und Neuenhof, welche die Sistierung der Schätzungen verlangten.[85] Anderseits sah sich die Direktion der Nordbahngesellschaft gezwungen, vom Großen Rat eine authentische Interpretation der im Expropriationsgesetz offen gelassenen Frage, ob die vom Schiedsgericht gefällten Urteile als endgültig zu betrachten seien oder ob gegen diese rekurriert werden könne, zu verlangen.[86]

Indessen schritt der Bahnbau unter Heranziehung aargauischer Sträflinge[87] zum Tunnelbau rüstig weiter. Größere Schwierigkeiten verursachte einzig die Durchbohrung des Schloßberges bei Baden auf der Südseite,[88] weil die reichlich mit Tonadern durchzogenen und zerklüfteten Felsmassen ins Rutschen kamen. Leider wurde eine Anzahl wertvoller Weinberge und Gebäude in Mitleidenschaft gezogen. Ausbesserung der gefährdeten Stelle, die Errichtung von starken Wandmauern sowie die Entschädigung für

---

[83] Verhandlungen der II. Generalversammlung der schweiz. Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847 S. 5.

[84] Vergl. 83. — Gubler F.: a. a. O. S. 191/92.

[85] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 1846 Nr. 345.

[86] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 1846 Nr. 341 ff. Verhandlungen der II. Generalversammlung der schweiz. Nordbahngesellschaft S. 24/25.

[87] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 14. Mai 1846 Nr. 481. 27. Juni S. 617.

[88] Verhandlungen der II. Generalversammlung der schweiz. Nordbahngesellschaft, 2. September 1847 S. 8.

den entstandenen Schaden bedingten natürlich eine nicht unerhebliche Mehrausgabe.

Zu Beginn des Monats Juli 1847 war das Werk soweit gediehen, daß die Direktion die Einladungen zu den Eröffnungsfeierlichkeiten versenden konnte.[89] Offiziell eingeladen wurden: die aargauische und zürcherische Regierung, das zürcherische Straßen- und Wasserbau-Departement, die aargauische Baukommission, sowie die durch Donationen sich verdient gemachten Gemeinden Zürich und Baden. Schlechte Witterungsverhältnisse jedoch, sowie der Abgang bedeutender Arbeitskräfte und Fuhrwerke, die für die Erntearbeiten weggezogen wurden, machten eine Verschiebung des Eröffnungstermins notwendig. Dieser wurde endgültig auf den 7. August angesagt. Die Eröffnungsfeier[90] gestaltete sich zu einer gewaltigen Kundgebung. Die offiziell eingeladenen Regierungen und die Gäste wurden um 11 Uhr in Baden abgeholt und kurz nach ½12 Uhr unter Freudenschüssen im „reich geschmückten Wartsaal" vom verdienten Direktionspräsidenten Martin Escher-Heß begrüßt. Die Fahrt über die 22,6 Kilometer lange Strecke war in der beachtenswerten Zeit von 33 Minuten erledigt worden. Auf die Begrüßungsrede antwortete Landammann Siegfried für den Aargau mit Worten größter Anerkennung und höchster Befriedigung über das gelungene Werk. Hierauf fand eine kurze Besichtigung der gesamten Bahnhofanlage und der zugehörigen Gebäulichkeiten statt. Gegen 1 Uhr dampfte der an die 140 Personen fassende Festzug nach Baden zurück, um daselbst die Feier gebührend abzuschließen. Die vorgespannte Lokomotive „Aare" prangte in reichem Blumenschmuck, während im ersten Wagen eine „treffliche Musik" ihre Weisen ertönen ließ. Auch der Badener Bahnhof lag reich bekränzt in weihevoller, festlicher Stimmung, gleich wie in Zürich, umsäumt von einer schaulustigen Volksmenge, die voller Freude dem neuen Werke staunende Bewunderung zollte. Ein „heiteres Mittagessen" vereinigte die Festgäste im „Saale des Gasthofes zum Schiff" zu fröhlicher Tafel. Zahlreiche Trinksprüche und Toaste feierten die großen Vorzüge der Eisenbahn. Unmittelbar vor Schluß der Festlichkeit hielt Regierungsrat Waller eine

---

[89] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn S. 56 ff, auf den wir für weitere Details dieser Nordbahn-Angelegenheit und der früheren Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft verweisen.

[90] Neue Zürcher Zeitung 9. August 1847 Nr. 221.

glänzende Abschiedsrede, womit er „alle Anwesenden zu fesseln und zu bewegen verstand". Er sprach dem Gründer und „seinen Mitkämpfern für das schweizerische Eisenbahnwesen" den tiefempfundenen Dank der Aargauer Bevölkerung aus. Um 7 Uhr verließ der Zug Baden, um die Zürcher wieder in ihre Heimat zurückzubringen, „nachdem sie im befreundeten Aargau und im gastfreundlichen Baden" den großen Tag in würdiger Weise beendigt hatten.[91] „Kein Mißton hatte die Feier des Tages gestört, wohl aber waren die Teilnehmer, so sehr sonst viele derselben durch Alter, Lebensverhältnisse, Überzeugungen und Anschauungen von einander abweichen mochten, sich dessen recht bewußt geworden, daß solche Wege es seien, auf denen die Schweiz am ehesten Kraft und Einigung erlangen könne."

Nicht uninteressant dürfte es sein, von der Größe des Lokomotiv- und Wagenparkes[92] zu hören, mit welchem die erste schweizerische Eisenbahnunternehmung ihren Verkehr zu bewältigen hatte. Die Nordbahngesellschaft besaß vier Lokomotiven, zwei dreiachsige und zwei vierachsige, „Aare, Rhein, Reuß und Limmat" genannt. Sie wurden auf Anraten von Generalinspektor Negrelli unseres coupierten Terrains wegen nach amerikanischem Muster gebaut und gingen aus den „Werkstätten Keßler in Karlsruhe" hervor. Der Wagenpark setzte sich folgendermaßen zusammen:

„Ein Wagen I. Klasse zu 16 Sitzen, sieben gemischte Wagen I. und II. Klasse zu 20 Sitzen, acht Wagen II. Klasse zu 24 Sitzen, 12 Wagen III. Klasse zu 32 Sitzen, zwei Stehwagen, drei Equipagenwagen, zwei Viehwagen, ein Güterwagen, drei Gepäckwagen und ein Wagen für den Transport von Steinkohlen."

Die Gesamtanlage der Strecke Zürich-Baden inklusive Betriebsmaterial kam auf rund drei Millionen Schweizer Franken zu stehen.[93]

Am 9. August wurde die Strecke dem öffentlichen Betrieb übergeben.[94] Die Zahl der Fahrgäste betrug in den ersten drei Wochen 24 836 Personen mit einem Bruttoertrag von 17 393.72

---

[91] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn S. 63.

[92] Verhandlungen der II. Generalversammlung der schweiz. Nordbahngesellschaft v. 2. September 1847 S. 12 f.

[93] Verhandlungen der II. Generalversammlung der schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847 S. 20.

[94] Dieselben S. 23.

Franken. Dieses erfreuliche Resultat schien das Zutrauen zu bekräftigen, welches man dem neuen Verkehrsmittel entgegenbrachte.

Leider waren die Umstände nicht so günstig, daß unmittelbar an die geplante Fortsetzung der Bahn gedacht werden konnte.[95] Die Gründe lagen einerseits auf politischem und konfessionellem Gebiet, Teuerung und Geldknappheit, andererseits traten Begleiterscheinungen auf, welche das Unternehmen direkt trafen: die Entwertung der Nordbahnaktien sowie die durch die Teuerung bedingten Mehrausgaben. Diese Gründe bewogen die Direktion, von der Fortsetzung des Bahnbaues vorläufig abzusehen. Einzig die Vorarbeiten in der Richtung Koblenz und Aarau, welche bereits angehoben worden waren, erfuhren noch ihre Vollendung. Als Sparmaßnahme wurden im Jahre 1848 für die Lokomotivführer und Heizer Sparprämien[96] eingeführt, um dem übermäßigen Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial zu begegnen.

Am 3. Januar 1849 gelang es der Nordbahn, mit der eidgenössischen Postverwaltung einen Vertrag abzuschließen[97] dahingehend, daß in Zukunft auf der Route Zürich-Baden und umgekehrt der Postverkehr für Personen, Briefe und Pakete mittelst der Eisenbahn zu bewerkstelligen sei, wodurch die Postkurse auf dieser Strecke eingingen.

In der VII. Generalversammlung vom 25. November 1852[98] erhielt die Direktion die Vollmacht, alle geeigneten Maßnahmen zur Fortsetzung der Bahn zu ergreifen[98] und zugleich den Auftrag, mit anderen soliden Bahnunternehmungen Verträge abzuschließen, soweit sie mit den Statuten der Gesellschaft und deren Zweck vereinbar erschienen.

Gestützt auf ihre Vollmacht nahm die Direktion das von der aargauischen Regierung der Nordbahngesellschaft zuerkannte Prioritätsrecht wahr und erneuerte ihr Konzessionsgesuch,[99] da inzwischen

---

[95] Dieselben S. 21—23.

[96] Verhandlungen der IV. Generalversammlung vom 11. Oktober 1849 S. 5/6.

[97] Verhandlungen vom 11. Oktober 1849, IV. Generalversammlung S. 10 und Verhandlungen vom 10. Oktober 1850 V. Generalversammlung S. 9/10.

[98] Verhandlungen der VII. Generalversammlung vom 25. November 1852 S. 9.

[99] A. A. S. (a. F.) II. Teil S. 86—101.

die Weiterführung der Bahn in den Bereich der baldigen Ausführung getreten war.

In den Anfang des Jahres 1853 fiel die Gründung der Zürcher-Bodensee-Eisenbahngesellschaft.[100] Diese zeigte gleich Bestrebungen zu einer Fusion mit der Nordbahn.[101] Am 29. April 1853 kam es zu Verhandlungen, während welchen ein Fusionsvertrag abgeschlossen wurde. Derselbe fand in der außerordentlichen Generalversammlung der Nordbahnaktionäre am 23. Juni Annahme.[102] Die Fusion selbst trat mit dem 1. Juli 1853 in Wirksamkeit.[103] Die neu entstandene Gesellschaft nannte sich Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft. Zum Verwaltungsratspräsidenten wurde Martin Escher-Heß und zum Direktionspräsidenten Dr. Alfred Escher gewählt.[103]

---

[100] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn S. 79.

[101] Derselbe a. a. O. S. 80.

[102] Verhandlungen der außerordentlichen Generalversammlung der schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 23. Juni 1853 S. 3/4.

[103] Wrubel F.: a. a. O. S. 82.

V. Kapitel.

Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes bis zum Eisenbahngesetz von 1872.

A. Die Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Auf Veranlassung von Bankdirektor J. Speiser, ihres eifrigsten Vorkämpfers, konstituierte sich am 26. August 1852 die schweizerische Centralbahn-Gesellschaft im Basler Stadtkasino.[1] In den provisorischen, 12 Mitglieder zählenden, Verwaltungsrat wurden die zwei Aargauer, Nationalrat F. Siegfried von Zofingen und Fabrikant Karl Feer-Herzog von Aarau gewählt.[2] Zweck des Unternehmens war, die nachgenannten, in der Hauptsache schon von Stephenson vorgeschlagenen Eisenbahnprojekte zu realisieren. Als solche kamen in Betracht, die als Stammlinie der Centralbahn gedachte Verbindung von Basel nach Olten durch den Hauenstein und die von Olten ausgehenden Abzweigungen; in östlicher Richtung bis Baden mit der Anschlußmöglichkeit an die Nordbahn, westlich nach Solothurn und Bern und südwärts bis Luzern.

Schon im September 1852 war die Centralbahn in der Lage, die notwendigen Konzessionsgesuche an die Kantonsregierungen zu stellen, durch deren Gebiete die Eisenbahnen führen sollten.[3] Dem Aargau wurde ein diesbezügliches Gesuch für folgende Strecken unterbreitet:[4]

a) Olten-Luzern; von der aargauischen Kantonsgrenze südlich Olten bis zur Luzerner Grenze südlich Zofingen.
b) Olten-Bern; die Strecke von Aarburg bis zur bernischen Kantonsgrenze bei Murgental.
c) Olten-Baden; von der Solothurner Grenze bei Wöschnau über Aarau bis Baden.

---

[1] Speiser J.: Mitteilungen über die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft, Basel 1887 S. 41 ff.

[2] Derselbe a. a. O. S. 42.

[3] Speiser J.: a. a. O. S. 44.

[4] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz 1913 S. 14/15.

Die Konzession für die letztere Linie wurde nur unter der Voraussetzung nachgesucht, daß kein Prioritätsrecht für die Strecke Baden-Aarau zugunsten der Nordbahngesellschaft bestehe; andernfalls sollte das Gesuch nur auf die kurze Strecke Aarau-Wöschnau Bezug haben.

Eine ausführliche Entwicklungsgeschichte des vollständigen Eisenbahnnetzes der Centralbahn würde uns zu weit führen; wir beschränken uns einzig auf eine genauere Wiedergabe ihres Einflusses im Rahmen unserer Aufgabe.

B. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft.

Die Nordostbahn (N.O.B.) verdankt ihre Entstehung dem Fusionsvertrag[5] vom 1. Juli 1853 zwischen Nordbahn und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft.

In gleicher Weise wie bei der Centralbahn sehen wir von einer eingehenden Geschichte des gesamten Nordostbahnnetzes ab, und zwar zugunsten desjenigen aargauischen Anteils, dem wir unsere spezielle Aufmerksamkeit zu schenken haben.

C. Interessengegensätze zwischen Centralbahn und Nordostbahn im Aargau.

Die große Bedeutung, welche dem Aargau in verkehrspolitischer Hinsicht seiner überaus günstigen geographischen Lage zufolge beigemessen wurde, kommt am besten in dem Konkurrenzkampf zum Ausdruck, der sich nun zwischen Centralbahn und Nordostbahn abspielte.[6]

Das Zutrauen zur Nordbahn war im Aargau sehr geschwunden,[7] nachdem sie trotz der im Jahre 1845 erteilten Konzession die Fortsetzung ihrer seit 1847 im Betrieb befindlichen Strecke Zürich-Baden nicht zur Verwirklichung bringen konnte. Man fühlte sich vielmehr zu der neu gegründeten S.C.B. hingezogen, von welcher man mehr erhoffte.[8] Doch schon im Gründungsjahre schien die

---

[5] Wrubel F.: Die schweizerische Nordbahn 1897 S. 119. Fusionsvertrag zwischen der schweizerischen Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, Zürich Orell Füßli & Co. 1853.

[6] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913 S. 15.

[7] Vergl. S. 59. 1. Die Entwicklung usw.

[8] Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1847 (anonym) S. 13.

S.C.B. einer sehr kritischen Zeit entgegenzugehen. Ihre größte Konkurrentin, die Nordbahngesellschaft, erhielt vom Kanton Solothurn[9] die Konzession für sämtliche auf dessen Gebiet zu erstellenden Eisenbahnen angeboten. Man kann sich die schwerwiegenden Folgen für die Entwicklung der S.C.B. leicht vorstellen, wenn die Nordbahn in der Lage gewesen wäre, diesem vielversprechenden Angebot Folge zu leisten. Im Besitze der Solothurner Konzession hätte die Nordbahn die von der S.C.B. beabsichtigte Hauensteinlinie vereiteln, oder deren Ausführung selbst in die Hand nehmen und damit einen direkten Einfluß auf die Centralbahn ausüben können.

Die Nordbahn glaubte die Sympathien des Aargaues wiederzugewinnen, wenn sie für das Bözbergprojekt eintreten würde. Unter diesem Vorwande wurde die aargauische Regierung um eine Aktienbeteiligung von zwei Millionen Franken angegangen, welche diese jedoch ausschlug.[10]

Selbstverständlich war es der Nordbahn unmöglich, solch großzügige Projekte selbständig ohne weitgehende Unterstützung auszuführen. Infolgedessen ersuchte sie die Regierung des Kantons Solothurn,[11] ihre Konzession der Westbahn abzutreten, was dann auch geschah. Solothurn gab sich alle Mühe, die Verbindung Olten-Solothurn-Lyß für sich zu sichern. Es ersuchte des öfteren die aargauische Regierung[12] um Beistand zur Verwirklichung der heutigen „Gäu-Bahn" und sagte auch Mithülfe für die Bözbergbahn zu. Ein geeignetes Zusammenwirken der beiden Kantone hätte den größten Einfluß auf die zukünftige Gestaltung ihrer Eisenbahnpolitik haben müssen. Der Aargau würde in verkehrspolitischer Beziehung eine weitaus bessere Stellung einnehmen, als es heute der Fall ist. Allein kleinlichen Motiven zufolge sollte die großzügige Idee nicht in die Tat umgesetzt werden. Was in der Solothurner Presse[12] damals richtig erkannt wurde, mußte sich in der Zukunft nur als zu wahr erweisen: „Sind Solothurn und Aargau

---

[9] Dieselbe S. 12.

[10] St. A. Ag. P. d. R. R. 1852 S. 1016 vom 8. November 1854 Nr. 3237; 1. Dezember 1854 Nr. 3548. Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874 S. 12.

[11] Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnwesens, Lenzburg 1874 S. 12/13.

[12] Dieselbe S. 13.

einig, so sind sie die Herren der Eisenbahnlage und können die Gesellschaften zwingen, ihren kantonalen und den allgemeinen schweizerischen Interessen mehr, als sie es zu tun Willens sind, Rechnung zu tragen."

Die Solothurnische Konzession wurde von der Westbahn an die S.C.B. abgetreten. In deren Besitz sah sich diese nun in der Lage, an die Ausführung des Hauensteinprojektes heranzutreten. Der Kanton Aargau fiel diesen Eisenbahn-Intriguen[13] zum Opfer, indem die Bözberglinie um etliche Jahre hinausgeschoben wurde.

Da nun die Hauensteinlinie nicht mehr zu verhindern war, hätte die aargauische Regierung ihren Einfluß geltend machen sollen zur Erlangung der Luzerner Verbindung über Aarau durch das Seetal an Stelle der projektierten Linie Olten-Zofingen-Luzern. Der S.C.B. aber konnte eine Änderung ihres ursprünglichen Projektes nicht gleichgültig sein, umsomehr als mit der östlichen Verschiebung der Luzerner Linie die Gefahr der Verwirklichung des Bözbergprojektes wachsen mußte, welches in Verbindung mit der Waldshuter Bahn ihre Existenz sehr in Frage gestellt hätte.

Im Besitze der Luzerner Konzession betonte die S.C.B. der aargauischen Regierung die Notwendigkeit der kürzeren Strecke[14] über Zofingen, an der sie unter allen Umständen festhalten müßte. Nur zu leicht gelang es ihr, im Aargau durchzudringen, indem ihr der Große Rat dieses Kantons am 4. November 1853 die Konzession[15] im gewünschten Sinne erteilte. In verkehrspolitischer Beziehung sind die Gesamtinteressen der aargauischen Bevölkerung durch den Verlust der dem See- oder Reußtal zugedachten „Gotthard-Verbindung" in den Hintergrund gedrängt worden.

Die Tendenz der Nordbahn, welche eine Verbindung mit Basel erstrebte, wurde in gleicher Weise von ihrer Nachfolgerin, der N.O.B., verfolgt.[16] Letztere erwarb außer der schon bestehenden Linie Zürich-Baden noch die im Jahre 1845 an die Nordbahn erteilte aargauische Eisenbahnkonzession, deren Übertragung durch

---

[13] Dieselbe S. 14.

[14] Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874 S. 16.

[15] E.A.S. (a.F.) II. Teil S. 161. St.A.Ag. P.d.Gr.R. vom 4. November 1853 Nr. 214.

[16] Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1854 S. 9.

die aargauische Regierung am 27. Juni 1853[17] gutgeheißen wurde und am 4. August 1853 die Genehmigung des Bundes erfuhr.[18] Anläßlich der obigen Konzessionsübertragung beschloß der Große Rat „den Regierungsrat einzuladen, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit zwischen den beiden Gesellschaften, der S.C.B. und N.O.B., ein Einverständnis über den Bau der Linie Aarau-Wöschnau herbeigeführt werden könnte."[17]

Das Teilstück Zürich-Baden stellte nur einen integrierenden Bestandteil der damaligen Konzession dar, welche, wie wir wissen, für eine Eisenbahn Zürich-Baden-Koblenz mit westlicher Abzweigung bis Aarau erteilt worden war. Nach § 4 dieser Konzession hatte die Konzessionsnehmerin das Prioritätsrecht eingeräumt erhalten für die westliche Fortsetzung der Linie von Aarau bis an die Kantonsgrenze bei Wöschnau. Demgemäß wurde durch die N.O.B. bei der aargauischen Regierung um die Konzession für das Teilstück Aarau-Wöschnau nachgesucht. Am 24. Januar 1854[19] geschah die Konzessionserteilung an die N.O.B. mit nachfolgender Bundesgenehmigung vom 9. Februar 1854.[20] Im Interesse eines möglichst baldigen Zustandekommens der ersten aargauischen Transitlinie, enthielt die Konzession die Verpflichtung, daß die Strecke Aarau-Wöschnau auf den nämlichen Zeitpunkt zu erstellen sei wie das auf solothurnischem Gebiet gelegene Verbindungsstück der S.C.B. Olten-Wöschnau. Die von der S.C.B. an die aargauische Regierung gerichteten Konzessionsgesuche für die Strecken Wöschnau-Baden, respektive Wöschnau-Aarau fielen damit dahin.

Die vorgesehene Linienführung für die kurze Strecke Aarau-Wöschnau wurde von der N.O.B.-Direktion der Regierung im Verlaufe des Jahres 1854[21] zur Genehmigung vorgelegt. Diese verlangte am 15. Mai 1855 eine Modifikation des Planes in dem Sinne, daß der zum Rathaus gehörige Garten in Aarau durch die Bahn nicht berührt werden dürfe. Der geänderte Plan gelangte

---

[17] E.A.S. (a.F.) II. Teil S. 86. St.A.Ag.P.d.Gr.R. vom 27. Juni 1853 Nr. 164.

[18] E.A.S. (a.F.) II. Teil S. 102.

[19] Dieselbe S. 257. St.A.Ag.P.d.R.R. vom 24. Januar 1854 Nr. 200.

[20] E.A.S. (a.F.) II. Teil S. 272.

[21] 2. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1854 S. 4.

am 16. Juni[22] zur Vorlage und erhielt seine Genehmigung am 3. Juli 1855.[22]

Trotzdem die N.O.B. die Katasterpläne zur Vornahme der Expropriation aufgelegt und das Baulos für die Strecke ausgeschrieben hatte, wurde das von der S.C.B. ausgearbeitete Trace in Erwägung gezogen.[23] Dieses erfreute sich größerer Popularität und besaß zudem die Gunst der aargauischen Regierung.[23] Der wesentliche Unterschied gegenüber dem Projekt der N.O.B. bestand darin, daß die Linie von Wöschnau durch zwei Tunnel „unter dem Rathausplatz und Raine" zum Aarauer Bahnhof ziehen sollte. Zudem war die Bahnhofanlage auf der „Saxer'schen Bleiche an der Zürich-Aarauerstraße" anstatt beim „Herzog'schen Etablissement" vorgesehen. Auf Veranlassung der Regierung fanden[24] zwischen der N.O.B. und der S.C.B. Verhandlungen statt, welche am 20. November 1855 zum Abschluß eines Vertrages[25] führten. Die S.C.B. erhielt den Bau der Strecke gemäß ihrem Vorschlage zugesprochen und den Betrieb auf Konzessionsdauer, unter Vorbehalt des Eigentumsrechtes, das der ursprünglichen Konzession zugrunde lag, übertragen. Im Vertrage war ein fakultativer Pachtzins ausbedungen, den die S.C.B. der N.O.B. dann zu entrichten hätte, wenn ein Nettoertrag den Aktionären des ersten Unternehmens eine mehr als fünfprozentige Dividende abwerfen sollte. In diesem Falle würde die N.O.B. vom Überschuß diejenige Summe zugesprochen bekommen, welche sich aus dem Verhältnisse des Baukapitals der Strecke Wöschnau-Aarau zu demjenigen des gesamten Centralbahnunternehmens ergeben würde. Der N.O.B. mußte das Rückkaufsrecht mit einjähriger Kündigungsfrist durch Bezahlung der auf 500 000 Franken festgesetzten Aversalsumme eingeräumt werden.

Bei Eintritt des Rückkaufes sollte die Centralbahn die betreffende Summe jährlich mit 5 % verzinsen, wobei eine höhere Verzinsung stattfinden dürfte, je nach Maßgabe des Nettoertrages, der den Centralbahnaktionären als Dividende zur Auszahlung gelangen würde. Eine Reihe weiterer Bestimmungen, die bahnpolizeilichen Vorschriften, das Bahnpersonal und die Unterhal-

[22] Derselbe.
[23] Derselbe S. 5.
[24] 3. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1855 S. 5.
[25] Derselbe S. 9/10.

tungskosten der Strecke betreffend, schließen den für die N.O.B. überaus vorteilhaften Vertrag. Bald nach dessen Annahme wurde dem von der S.C.B. in Vorschlag gebrachten Trace die hoheitliche Genehmigung der aargauischen Regierung erteilt.[26]

Zur Sicherung der Einhaltung sämtlicher der N.O.B. für die Linie Aarau-Wöschnau auferlegten konzessionellen Verpflichtungen verlangte die Regierung noch eine Kaution von Fr. 50 000.— in Wertschriften.[27]

Die konzessionsgemäße Baufrist erstreckte sich bis zum 1. August 1857. Offenbar war für die S.C.B. die Befristung eine zu kurz bemessene, denn die N.O.B. sah sich als Konzessionsinhaberin veranlaßt, die Regierung um eine Fristverlängerung anzusuchen,[28] die ihr ohne weiteres bis zum 1. Mai 1858[28] gewährt wurde, dem nämlichen Zeitpunkt, wo sie selbst die Strecke Brugg-Aarau spätestens zu eröffnen versprochen hatte.

Die beiden Gesellschaften hatten am konzessionsgemäßen Endtermin ihre Anlagen fertig gestellt, so daß an diesem Tage die Eröffnung der beiden Linien von statten ging.[27] Die von der N.O.B. geleistete Kaution wurde auf Verlangen zurückerstattet.[27]

Damit die Einheitlichkeit des Betriebes durch den Anschluß der beiden Bahngesellschaften in Aarau keine Einbuße erleide, wurde durch eine möglichst in Übereinstimmung gebrachte Transportordnung[29] der „direkte Personen-, Gepäck- und Warenverkehr", geordnet, und damit die herrschenden Gegensätze endgültig beseitigt.

D. **Anteil der Centralbahn.**

Aarau-Olten-Zofingen-Emmenbrücke; Aarburg-Murgental-Herzogenbuchsee.

Im Besitze der bernischen, luzernischen und solothurnischen Eisenbahnkonzessionen[30] und nach der Konzessionsübertragung vom 27. Juni 1853[31] fehlte der S.C.B. zur Ausführung ihres Aarau-Luzern- und Berner Projektes nur noch die Genehmigung für die

[26] 3. Geschäftsbericht der N.O.B. umf. d. Jahr 1855 S. 5.
[27] 6. Geschäftsbericht der N.O.B. umf. d. Jahr 1858 S. 3.
[28] 5. Geschäftsbericht der N.O.B. umf. d. Jahr 1857 S. 4.
[29] 6. Geschäftsbericht der N.O.B. umf. d. Jahr 1858 S. 4.
[30] E.A.S. (a.F.) Bd. I. S. 70, 89, 91; 97, 119; 124, 144.
[31] E.A.S. (a.F.) Bd. II. S. 86. St.A.Ag.P.d.Gr.R. vom 27. Juni 1853 Nr. 164.

im Kanton Aargau gelegene Teilstrecke. Sie erhielt diese am 4. November 1853,[32] die Strecke Wöschnau-Aarau ausgenommen, welche bekanntlich der N.O.B. am 24. Januar 1854[33] zufiel.

Die Ortschaft Wöschnau, in unmittelbarer Nähe als wichtige Umladestation zweier aufstrebenden Eisenbahnlinien, bedrohte die Kantonshauptstadt mit einer nicht unbedeutenden Einbuße in verkehrspolitischer Hinsicht. Auch erfreute sich die von der S.C.B. festgelegte Strecke Wöschnau-Aarau einer größeren Beliebtheit.[34] Dies bewog die Regierung, bei den Eisenbahngesellschaften zu intervenieren,[35] zwecks Wiedererwägung des von der S.C.B. vorgeschlagenen Traces. Auf ihr Ansuchen traten die Gesellschaften in Unterhandlungen ein, welche am 20. November 1855[36] zu dem oben behandelten Vertragsabschlusse führten. Es wurde fernerhin vereinbart, daß Aarau als gemeinschaftlich zu benützende Anschlußstation ausgebaut und der Bahnhof vorerst nur provisorisch im „Schachen" angelegt werden sollte.[37]

Die Bauarbeiten der Linie Aarau-Olten-Zofingen-Emmenbrücke schritten verhältnismäßig rasch und leicht vorwärts; Schwierigkeiten[38] boten einzig die Durchbrechung des Felsrückens von Aarburg und eingetretene Senkungen des Dammes durch das Moos bei Wauwil. Trotzdem gestaltete sich die Linie hinsichtlich der Baukosten als eine der billigsten des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes.[39]

Nachdem bereits am 25. und 26. Mai 1856 die Probefahrten stattgefunden hatten, und am 2. und 3. Juni die amtliche Kollaudation der beteiligten Kantonsregierungen vorgenommen worden war, konnte diese Linie am 9. Juni 1856 dem öffentlichen

---

[32] E.A.S. (a.F.) Bd. II. S. 161.

[33] St.A.Ag.P.d.Gr.R. vom 24. Januar 1854 Nr. 200. E.A.S. (a.F.) Bd. II. S. 161.

[34] 3. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1855 S. 5.

[35] Derselbe S. 9/10.

[36] S.C.B. 4. Bericht an die Generalversammlung vom 29. April 1856 S. 8. 3. Geschäftsbericht der N.O.B. umf. d. J. 1855 S. 9/10. St.A.Ag.P. d.Gr.R. vom 27. Dezember 1855 Nr. 3461.

[37] S.C.B. 4. Bericht an die Generalversammlung vom 29. April 1856 S. 5 u. 10.

[38] Derselbe S. 5.

[39] S.C.B. 3. Bericht an die Generalversammlung vom 27. April 1855 S. 7.

Verkehr übergeben werden.[40] Die Verbindung Aaraus mit der Bundeshauptstadt geschah durch die Teilstrecke Aarburg-Murgenthal, die am 16. März 1857[40] den öffentlichen Betrieb aufnahm. Noch im nämlichen Jahre fiel mit dem Durchbruch des „Felsen" von Aarau[40] das letzte Hindernis. Am 1. Mai 1858 wurde das Stück vom provisorischen Bahnhof „Schachen" nach dem definitiven in Aarau eröffnet.[41]

E. Anteil der Nordostbahn.

1. Zürich-Baden.

Die Linie Zürich-Baden, von der schweizerischen Nordbahngesellschaft erbaut, ging 1853 nach erfolgter Fusion der Nordbahn mit der Zürich-Bodensee-Bahngesellschaft in den Besitz der Nordostbahn über.

2. Baden-Brugg.

Die am 27. Juni 1853[42] erteilte aargauische Konzession für die Linien Baden-Brugg-Aarau und Baden-Koblenz der Nordbahn, ging nach dem Fusionsakt auf die N. O. B. über.

Die technischen Vorarbeiten auf der Strecke Baden-Brugg begannen noch im Laufe des Jahres 1853.[43] Im Jahre darauf erfolgte die Genehmigung der Pläne seitens der Regierung.[44] Nachdem die Erdarbeiten in Angriff genommen worden waren, ging die Direktion der N. O. B. den Aargau um eine finanzielle Beteiligung an,[45] indem sie auf die namhaften Subventionen der Kantone Zürich und Thurgau hinwies. Dem Ansuchen gegenüber verhielt sich der Regierungsrat nicht abgeneigt; er ließ sich auf Verhandlungen ein. Es kam auch ein Vertrag zustande, der die Beteiligung des Aargaues durch Übernahme von Nordostbahn-Aktien bezweckte. Doch gelangte er nicht zur Ausführung, da ihm die Ratifikation des Großen Rates[45] versagt blieb. Am 29. September 1856 wurde die Linie Baden-Brugg dem öffentlichen Verkehr übergeben.[46]

[40] S. C. B. 5. Bericht a. d. Gen.-Versammlung v. 30. IV. 1857 S. 5.

[41] S. C. B. 6. Bericht a. d. Gen.-Versammlung v. 29. IV. 1858.

[42] E. A. S. (a. F.) II. Teil S. 86, 102.

[43] Auszug aus dem Protokoll der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der N. O. B. vom 26. April 1854 S. 11.

[44] 2. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1854 S. 4.

[45] Derselbe S. 8. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 19. Dezember 1855 Nr. 719.

[46] 5. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1857 S. 22.

3. Brugg-Aarau.

Laut § 7 der Konzession vom 27. Juni 1853[47] war die N.O.B. verpflichtet, die Strecke Brugg-Aarau von Brugg aus über Lenzburg zu bauen. Dieser „Umweg" schien ihr aber nicht zu behagen; denn in einer Eingabe vom 8. Dezember 1855 an den aargauischen Regierungsrat[48] suchte sie sich unter verschiedenen Vorwänden von dieser Pflicht frei zu machen, indem sie anstatt des Lenzburger Traces ein solches über Wildegg und Rupperswil in Vorschlag brachte. Sie begründete die Abänderung wie folgt: Der Ausbau der konzessionierten Linie würde eine wesentliche Verlängerung der Strecke zur Folge haben, die sich in einer um 10 Minuten vergrößerten Fahrzeit auswirken müßte. Ferner bedinge der Umweg eine Mehrbelastung des Baukontos um zirka 1⅓ Millionen Franken. Zur Verzinsung des Mehrbetrages hätte alsdann eine Erhöhung der Fahrtaxen einzutreten, wodurch hauptsächlich die aargauische Bevölkerung in Mitleidenschaft gezogen würde.

Auf einstimmigen Antrag des Regierungsrates[49] wurde das Gesuch vom Großen Rat noch im nämlichen Monat mit 104 gegen 5 Stimmen diskussionslos abgewiesen.[50] Die N.O.B. ließ sich indessen nicht entmutigen. Schon am 18. Februar 1856 legte sie der Regierung[51] einen der Konzession nicht entsprechenden Plan für das Trace Brugg-Lenzburg zur Genehmigung vor. Doch die Regierung nahm nur das mit der ursprünglichen Konzession identische Teilstück Brugg bis zur Fähre Holderbank an.[51] Hartnäckig hielt die N.O.B. aber an ihrem Abänderungsantrage fest und glaubte, die öffentliche Meinung durch die Presse[52] für sich gewinnen zu können. Bereits wähnte sie sich ihrer Sache so sicher, daß sie im Geschäftsbericht für das Jahr 1855 „auf die veränderte Stimmung in der aargauischen Bevölkerung" hinwies, „die vielleicht auch in dem eben neu gewählten Großen Rat entstanden zu sein scheine."

---

[47] E. A. S. (a. F.) II. Teil S. 86/107.

[48] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 14. Dezember 1855 Nr. 3356. 3. Gesch.-Bericht der N. O. B. umf. d. J. 1855 S. 3/4.

[49] Derselbe. Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874 S. 24/25.

[50] Dieselben — St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 19. Dez. 1885 Nr. 719.

[51] 3. Gesch.-Bericht der N. O. B. umf. d. J. 1855 S. 4.

[52] Derselbe. Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874 S. 25.

Sie erneuerte im April ihr Gesuch,[53] um Erlaß der Bauverpflichtung über Lenzburg. Um diesem mehr Aussicht auf Erfolg zu verleihen, bot sie der Regierung gleichzeitig einen Betrag von Franken 150 000.— an, welcher zur Erstellung der notwendigen Zufahrtsstraße nach Wildegg dienen sollte.

Allgemein war zu erwarten, daß der Aargau auf dieses „Geschäft" nicht eingehen würde.[54] Um so mehr Erstaunen verursachte daher der Große Rat, als er in seiner Sitzung vom 8. Mai 1856[55] grundsätzlich beschloß, „den Regierungsrat zu ermächtigen, die N. O. B. von der Verpflichtung des Baues über Lenzburg zu entheben, insofern sich dieselbe zu Anerbieten herbeiläßt, welche für die Einbuße eines so wesentlichen, konzessionsmäßigen Rechtes einen zureichenden Ersatz" bieten würde. Er verlangte dabei eine „möglichst bequeme Verbindung einerseits des Freiamtes, andererseits Lenzburgs und des Seetales mit in Wildegg bezw. in Rupperswil zu errichtenden Stationen."

Die Gemeinde Lenzburg ließ sich aber nicht ohne weiteres abfertigen und bot ihrerseits dem Kanton ebenfalls eine Summe von Fr. 150 000.—,[56] sofern die N. O. B. konzessiongemäß über Lenzburg baue.

Der Direktion der N. O. B. kam diese entschiedene Haltung einer Gemeinde sehr ungelegen. Die Stimmung, welche sich in gewissen Bevölkerungskreisen gegen ihr Verlangen geltend machte, schien für sie durchaus nicht vertrauenerweckend.[57] Diese drohende Gefahr auf der einen Seite und auf der anderen die ihr günstige Gesinnung des Großen Rates[58] ließ die Direktion der N. O. B. ihr Angebot auf 500 000 Franken erhöhen.[59]

Inzwischen hatte die rührige Lenzburger Gemeinde durch Ingenieur Müller Pläne und Kostenberechnungen für ihren Anschluß ausfertigen lassen[60] und reichte nun das Resultat dieser Sonderuntersuchung der Regierung zuhanden des Großen Rates

[53] 3. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1855 S. 4.

[54] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874 S. 25.

[55] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 8. Mai 1856 Nr. 66. 4. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1856 S. 4.

[56] Die Entwicklung d. aarg. Eisenbahnnetzes 1874 S. 25.

[57] Dieselbe S. 26/27.

[58] 4. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1856 S. 4.

[59] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874 S. 25.

[60] Dieselbe S. 26. St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 27. Juni 1856 Nr. 85.

ein.[60] In seiner Sitzung vom 27. Juni beschloß hierauf der Große Rat,[60] die definitive Entscheidung der Angelegenheit hinauszuschieben, bis die Lenzburger Eingabe einer genauen Durchprüfung unterzogen worden sei, welche Aufgabe der Regierungsrat übernahm.

In Ausübung seines Auftrages holte der Regierungsrat ein unparteiisches Gutachten[61] über die Arbeiten von Ingenieur Müller bei Oberbaurat Sauerbeck in Karlsruhe ein. Am 20. Dezember traf der Bescheid ein. Das „neutrale" Urteil fiel zugunsten der Konzessionsabänderung im Sinne der N.O.B. aus und empfahl, um den Lenzburger Wünschen entgegenzukommen, eine Zweigbahn nach diesem Orte.

Mittlerweile gab sich die N.O.B. die größte Mühe, ihrem Abänderungsantrage zum Siege zu verhelfen, indem sie ihr Angebot auf 700000 Franken erhöhte.[62] Die Lenzburger ihrerseits blieben aber auch nicht müßig. Angesehene Bürger des unternehmungsvollen Städtchens erklärten sich gerne zur Übernahme der Mehrkosten bereit, welche der N.O.B. durch den Bau der Linie über Lenzburg erwachsen würden.[62] Alle diese eifrigen Bemühungen, die der opferwilligen Stadt zur Ehre gereichen, blieben jedoch leider resultatlos, indem der Große Rat am 12. Februar 1857[63] mit 69 gegen 67 Stimmen endgültig dem Wildegger-Projekt gegenüber dem konzessionsgemäßen über Lenzburg den Vorzug gab und ihm die Genehmigung erteilte. Um das Maß noch voll zu machen, wurde der N.O.B. auch die der Sauerbeck'schen Expertise zugrunde gelegene Zweigbahn nach Lenzburg erlassen.

Ohne allen Zweifel muß der damaligen Regierung und dem Großen Rate als schwerer Fehler angerechnet werden, daß sie dem Drängen der Gesellschaft auf Konzessionsabänderung nachgab, und noch in weit höherem Maße trifft dies für den Erlaß der Lenzburger Zweigbahn zu. Der Entscheid barg einen großen und auf lange Zeit hinaus bestimmenden Einfluß in sich und konnte gerade deswegen nicht dazu beitragen, das Ansehen und die Autorität des Großen Rates zu heben. Für diesen durften die Mehrkosten, welche einer Privatgesellschaft durch den Bau einer konzedierten

---

[61] Die Entwicklung d. aarg. Eisenbahnnetzes 1874 S. 26.

[62] 4. Gesch.-Bericht d. N.O.B. umf. d. J. 1856 S. 4. Die Entwicklung d. aarg. Eisenbahnnetzes 1874 S. 26.

[63] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 12. Februar 1857 Nr. 176.

Linie erwachsen würden, nicht maßgebend sein; ebensowenig hätte er sich durch die für die damaligen Verhältnisse so hoch bemessene Entschädigungssumme beirren lassen sollen. Einzig und allein einer objektiven und nüchtern Beurteilung, der dem Gesamtinteresse des Kantons dienenden Momente hätte man folgen sollen, und man wäre bestimmt zu einem anderen Resultat gekommen, das in Wahrheit zu einer gesunden und fördernden Eisenbahnpolitik beigetragen hätte.

Nach der definitiven Tracefestlegung der Strecke Holderbank-Wildegg-Rupperswil-Aarau kam zwischen der N.O.B. und der Regierung ein Vertrag zustande, durch welchen die ursprüngliche Konzession in bezug auf die Traceänderung am 1./3. April 1857[64] gutgeheißen und am 22. April durch den Bundesrat[65] bestätigt wurde.

Die Expropriation auf dieser Strecke gestaltete sich außerordentlich schwierig, „je mehr sich dieselbe der Hauptstadt des Kantons näherte."[66] Es bestand sogar eine Zeitlang die Gefahr, daß der Erstellungstermin nicht eingehalten werden könnte. Mit erhöhtem Eifer und unter Beschleunigung der Bautätigkeit, wobei die „günstige Spätherbstwitterung"[66] einen wesentlichen Einfluß auszuüben vermochte, gelang es doch noch, die durch die langwierigen Expropriationen versäumte Zeit aufzuholen.

Die Eröffnung selbst konnte laut Verpflichtung Hand in Hand mit dem der S.C.B. gehörenden Teilstück Aarau-Wöschnau auf den vereinbarten Termin am 1. Mai 1858[67] stattfinden.

Mit einem Male war nun der mittlere Kantonsteil in direkte Verbindung gebracht nach Osten mit Zürich und der östlichen Schweiz überhaupt, nach Westen durch den Hauenstein mit Basel, wo bereits Anschlußmöglichkeiten mit Deutschland und Frankreich bestanden, während mit der Luzerner Linie über Olten-Zofingen-Sursee-Emmenbrücke das Einzugsgebiet des Gotthard wesentlich in die Nähe rückte. Die große volkswirtschaftliche Bedeutung, die in dem neuen Verkehrsmittel verankert liegen mußte und in erster Linie auf Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft be-

[64] E.A.S. IV. Teil (a.F.) S. 23.
[65] E.A.S. IV. Teil (a.F.) S. 25.
[66] 5. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1857 S. 42.
[67] 6. Gesch.-Bericht d. N.O.B. umf. d. J. 1858 S. 3.

lebend einwirkte, kam in verschiedenen Petitionsbewegungen[68] sehr gut zum Ausdruck. Die Bewohner des Seetales und des Freiamtes verlangten in ihren an die Regierung gerichteten Eingaben eine bessere Kommunikationsmöglichkeit, die ersteren mit der Station Rupperswil, das letztere mit der Station Wildegg. Die Direktion der N.O.B. glaubte dieser Bewegung Rechnung tragen zu müssen, indem sie ebenfalls ein analoges Gesuch an die Regierung richtete,[69] worin sie auf die zweckdienliche Verwendung ihrer geleisteten Entschädigungssumme von 700000 Franken aufmerksam machte. Sonderbar klingt hier die Mühewaltung der N.O.B. für die betreffenden Landesteile. Sie ist aber natürlich und nur aus privatwirtschaftlichem Gewinnstreben entsprungen,[70] weil durch erhöhte Bahnfrequenz der beiden Stationen eine größere Einnahme zu erwarten stand.

4. Turgi-Waldshut.

Diese viel umstrittene Linie wurde erstmals von der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1838 lanciert.[71] Einige Zeit später machte sich von Baden ausgehend im Jahre 1843 eine von nahezu sämtlichen Gemeinden des unteren Aaretals unterstützte Petitionsbewegung geltend, durch welche die Regierung ersucht wurde, zugunsten einer Eisenbahn Zürich-Baden-Koblenz[72] das Nötige zu veranlassen. Außerdem stand die Strecke Turgi-Waldshut auf dem Programm der schweizerischen Nordbahngesellschaft als Teilstück ihrer projektierten Verbindung nach Basel. Von hier aus war sie als eine den Basler Interessen direkt entgegengesetzte Konkurrenzlinie schweren Anfeindungen ausgesetzt und wurde mit allen Mitteln zu verhindern gesucht. Selbst die Berner Regierung trat, wie wir schon wissen, hindernd in den Weg, indem sie in einem aus patriotischem Empfinden an den Aargau gerichteten Mahnschreiben die Waldshuter Verbindung als unpopuläres, dem nationalen Gefühl widersprechendes Projekt hinstellte.[73]

In weit höherem Maße noch traten die Gegensätze zutage, als die durch Fusion neu entstandene N.O.B. die Abzweigung nach

[68] Derselbe S. 14.

[69] Derselbe S. 14.

[70] 6. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1858 S. 14.

[71] Verwaltungsbericht der Direktion der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft an die II. Generalversammlung 1839 S. 9/10.

[72] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 19., 20., 21. Juni 1843 (Eisenbahnakten).

[73] St. A. Ag. P. d. Kl. R. v. 30. Juni 1845 Nr. 558.

Waldshut mit größtem Interesse verfocht. Zu diesem Zwecke wurde die aargauische Regierung um die Konzessionsübertragung der Strecken Baden-Aarau und Turgi-Koblenz angegangen, welche am 27. Juni 1853 dem Gesuche entsprach.[74] Das Trace der letzteren Linie wurde zum Teil schon 1854 genehmigt,[75] so daß die N.O.B. den Bau sogleich hätte in Angriff nehmen können. Unterdessen war aber das Bözbergbahn-Projekt wieder aufgetaucht und hatte lebhafte Erörterung gefunden,[76] zumal es sowohl für die Waldshuter-Bahn als auch für die Hauensteinlinie eine ernsthafte Konkurrenz darstellte. Die Lage schien für beide Gesellschaften direkt kritisch werden zu wollen, als ein zürcherisches Bankhaus als Konzessionsbewerberin für die Bözberglinie auftrat[77] und die nachgesuchte Konzession am 30. März 1855 sogar bewilligt erhielt.[77] Die verhältnismäßig unsichere Lage, welche durch die drohenden Bözbergbestrebungen hervorgerufen war, veranlaßte die N.O.B. eine abwartende Stellung einzunehmen. Außerdem drohte noch eine weitere Gefahr, indem ihr eine andere Gesellschaft mit dem Anschluß an die Badische Staatsbahn zuvorkommen wollte.[78] Ein in Zurzach gegründetes Eisenbahnkomitee verlangte schließlich von der aargauischen Regierung die Konzession für die Anlage einer Eisenbahn von der Kantonsgrenze bei Kaiserstuhl dem Rhein entlang bis Koblenz.[79] Die Gesellschaft der „Vereinigten Schweizer-Bahnen" ihrerseits stellte ein Konzessionsbegeheren für die Fortsetzung dieser Linie rheinabwärts von Koblenz bis zur Baslerischen Kantonsgrenze.[79] Es ist leicht verständlich, daß die N.O.B. diesen Gesuchen gegenüber nicht müßig bleiben konnte, umsomehr als nach § 3 ihrer Konzession von 1853 der Aargau sich verpflichtet hatte, während 15 Jahren keine Eisenbahn in gleicher Richtung zu konzedieren[80] und auch nicht den Selbstbau innerhalb der genannten Frist an Hand zu nehmen. Ferner stand ihr nach § 4 für eventuell zu erstellende Zweigbahnen das Prioritätsrecht zu.[80]

---

[74] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 27. Juni 1853 N. 61. E. A. S. (a. F.) II. Teil S. 86/107.

[75] 2. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1854 S. 4.

[76] Schweizerbote vom 1. Juli 1845 Nr. 58.

[77] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 30. März 1855 Nr. 597. E. A. S. (a. F.) III. Teil 1855 S. 81/96. Vergl. S. 98.

[78] 5. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1857 S. 4.

[79] Derselbe S. 7/9.

[80] E. A. S. (a. F.) II. Teil, 1853 S. 86/101.

Indem sich die N.O.B. auf ihre vertragsmäßigen Rechte berief, legte sie gegen die vorerwähnten Konzessionsgesuche beim Regierungsrate Verwahrung ein.[81] Sie erreichte indessen nur, daß die Konzessionserteilung für die Strecke Kaiserstuhl-Koblenz hinausgeschoben wurde, bis die zürcherische Regierung die untere Glattallinie Wallisellen-Kaiserstuhl „definitiv" konzediert haben werde.[82] All diese Umstände und der nahe, in § 8 der Konzession befristete Endtermin, bis zu dem die Erdarbeiten auf der Waldshuter Linie spätestens hätten in Angriff genommen werden sollen,[83] bewogen die Direktion der N.O.B. mit dem Bau der Linie unverzüglich zu beginnen. Über die Inangriffnahme der Bauarbeiten wurde die Regierung in einer Eingabe vom Jahre 1857 unterrichtet,[84] welche ihrerseits die Fortdauer der im Jahre 1853 erteilten Konzession bestätigte.

Noch im nämlichen Jahr genehmigte die Regierung das Trace bis zum Rheinübergang bei Waldshut,[85] soweit dasselbe nicht schon im Jahre 1854 geschehen war.

Die N.O.B. schloß mit der badischen Eisenbahnverwaltung am 26. August 1857 einen Vertrag ab, in welchem der Bau, die Anschluß- und Betriebsverhältnisse der Verbindungsstrecke Koblenz-Waldshut geregelt wurden.[86]

Was die Betriebseröffnung der Linie (Turgi-Waldshut) anbelangt, so war sie ursprünglich auf den 1. August 1859 vorgesehen gewesen, konnte jedoch Umstände halber erst am 16. August stattfinden, an dem Tage, auf den die regierungsrätliche Bewilligung zur Betriebseröffnung lautete.[87]

F. Dekretsvorschlag des Regierungsrates vom 13. Oktober 1871: Betreffend die Staatsbeteiligung an aargauischen Eisenbahnbauten.[88]

Anfangs der siebziger Jahre harrten im Aargau verschiedene Eisenbahnprojekte der Verwirklichung. Sie waren in der Haupt-

[81] 5. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1857 S. 7/9.
[82] 5. Geschäftsbricht der N.O.B., umfassend das Jahr 1857 S. 8.
[83] E.A.S. (a.F.) II. Teil S. 86/101.
[84] 5. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend das Jahr 1857 S. 4.
[85] Derselbe S. 9.
[86] Derselbe S. 15/16.
[87] 7. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend das Jahr 1859 S. 3.
[88] Regierungsvorlage an den titl. Großen Rat, betreffend die Staatsbeteiligung an aargauischen Eisenbahnbauten vom 13. Oktober 1871.

sache von den Eisenbahnkomitees der betreffenden Kantonsgegenden bearbeitet worden. Das damalige Eisenbahnnetz des Kantons beschränkte sich einzig auf die verlängerte Stammlinie der N.O.B. Zürich-Baden-Aarau, deren Seitenzweig Turgi-Koblenz und die der S.C.B. gehörenden Linien Aarau-Olten-Luzern und Olten-Bern. Außer der Bözbergstrecke, deren Bau und Betrieb am 10. März 1870 von der N.O.B. und S.C.B. gemeinschaftlich übernommen wurden,[89] standen damals die folgenden Projekte im Vordergrund des Interesses:[90] Südbahn, Seetal-Reußtal-Wynental-Surentalbahn, Schafmattbahn, Mutschellenbahn, Striegelbahn und Surbtalbahn, die Verbindungslinien Wildegg-Lenzburg, Bözenegg-Rupperswil und Koblenz-Stein. Inwieweit all diese Projekte in verkehrspolitischer Hinsicht ihre Berechtigung hatten, dies zu untersuchen bleibt den folgenden Kapiteln vorbehalten.

Die unmittelbare Ausführung der einzelnen Eisenbahnpläne scheiterte meistens an der Frage ihrer Finanzierung. Da nicht jedem Projekte zum voraus mit aller Bestimmtheit eine genügende Rentabilität zugesprochen werden konnte, fehlten meistens gerade jene Voraussetzungen, welche die Finanzierung eines Unternehmens sicher stellen. Bankinstitute und Leihkapitalisten hatten wenig Lust, sich auf einem noch unsicheren Gebiete finanziell festzulegen. Ebensowenig zeigten sich die bestehenden Eisenbahngesellschaften empfänglich für die Übernahme und Ausführung solcher scheinbar unsicherer Projekte.

Verfolgen wir die Entwicklung des Eisenbahnwesens, so können wir feststellen, daß die Eisenbahngesellschaften einzig bestrebt waren, da Linien zu errichten, wo Urproduktion, Industrie und Handel in reger Wechselbeziehung standen, wo also eine größtmögliche Ausbeute der angelegten Kapitalien zu erwarten war.

Auf diese Weise wurden bestimmte, verkehrsreiche Gegenden oft ohne finanzielle Selbstopfer geradezu mit Eisenbahnen beglückt, während andere, ärmere mit durchaus berechtigten Ansprüchen auf die großen Vorteile der Eisenbahnen auf kaum absehbare Zeit Verzicht leisten mußten, und dies einzig aus dem Grund, weil es den weniger bemittelten Gebieten unmöglich war, die erforderlichen Kapitalien selbst oder durch fremde Hilfe aufzubringen.

---

[89] 18. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend das Jahr 1870, Beilage IV, Bözbergbahn S. 8.

[90] Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes 1874 S. 49/50.

Zur Beseitigung dieser schroffen Gegensätze wäre es die Pflicht des Staates, unterstützend einzugreifen, damit alle Landesteile in gleichem Maße in die Lage versetzt würden, berechtigte Eisenbahnwünsche erfüllt zu sehen.

Als zu Beginn der siebziger Jahre die vorgenannten Nebenbahnprojekte die Bevölkerung im Aargau in Atem hielten, nahm sich der Regierungsrat derselben ernstlich an. Am 9. Mai 1871[91] teilte er dem Großen Rate mit, daß er aus seiner Mitte eine aus drei Mitgliedern bestehende Spezialkommission ernannt habe, die sich aus den Herren „Baudirektor Künzli, Landammann Fischer und Landstatthalter Straub" zusammensetzte. Dieser Kommission sollte es obliegen zu untersuchen, inwieweit das aargauische Eisenbahnnetz in bezug auf den Bau der internationalen Gotthardlinie Erweiterung und Vervollständigung zu erfahren hätte. Sie sollte ferner begutachten, auf welche Weise die erforderlichen Baukapitalien am zweckmäßigsten beschafft werden können. Gewissenhaft unterzog sich die Kommission den schwierigen Aufträgen und entledigte sich ihrer Aufgabe mit dem Ergebnis, daß sie entschieden für die Subventionierung von Eisenbahnen seitens des Staates eintrat.

Am 13. Oktober gleichen Jahres, anläßlich der Herbstsession des Großen Rates war der Regierungsrat in der Lage, diesem einen Dekretsentwurf über die Beteiligung des aargauischen Staates am Ausbau des zukünftigen Eisenbahnnetzes zu unterbreiten.[92] Der Entwurf enthielt im wesentlichen folgende Bestimmungen:

1. Die Beteiligung des Staates beim Eisenbahnbau sollte in Zukunft grundsätzlich befolgt werden, sofern die fraglichen Eisenbahnprojekte berechtigt und vom Staate freiwillig konzessioniert worden sind, oder auf die Initiative von Gemeinden oder Gegenden des Kantons zurückgeführt werden können. Als Beteiligungsquote war vorgesehen, daß der Staat einen Drittel der Baukosten übernehmen sollte.
2. Eine Beteiligung hat jedoch nur dann zu erfolgen, wenn die betreffenden Konzessionäre den Beweis erbracht haben, daß die „Gemeinden allein oder in Verbindung mit Pri-

[91] Regierungsvorlage v. 13. X. 1871 an den Gr. Rat S. 1.

[92] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 13. Oktober 1871 Nr. 2353. Die Entwicklung d. aarg. Eisenbahnnetzes 1874 S. 38.

vaten" wenigstens den dritten Teil des „Baukapitals in Aktien" fest übernommen haben.

3. Der Staat beteiligt sich durch Übernahme von Aktien, die den übrigen Aktien gleichgestellt werden müssen.
4. Die Bewilligung einer bevorstehenden Staatsbeteiligung sollte nur dem Großen Rat zustehen, aber erst nachdem der verlangte Finanzausweis durch den Regierungsrat richtig befunden würde.
5. Die jeweiligen staatlichen Subventionen, sowie die zu leistende Gotthard-Subvention, sollten einem speziell zu diesem Zweck gebildeten Eisenbahnfonds zu entnehmen sein. Dieser müßte vermittelst zweier „Hilfsquellen" gespeist werden, durch die seiner Zeit dem Kanton zugefallene „Kaution der Vereinigten Schweizer Bahnen"[93] und einer während acht Jahren zu erhebenden außerordentlichen Staatssteuer (Eisenbahnsteuer). Der Eisenbahnfonds sollte einer besonderen Verwaltung unterliegen und sollte je nach Bedürfnis durch Staatsanleihen vermehrt werden.
6. Die Eisenbahnunternehmungen, denen gemäß dieses Dekretes ein Beitrag zufallen würde, sind verpflichtet, ihre Statuten der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.
7. Mit dem Vollzug des Dekretes sollte der Regierungsrat betraut werden.

Der den damaligen Verhältnissen wohl angepaßte Dekretsvorschlag war zugleich von einem längeren und sachlich gut orientierenden Berichte begleitet. Von der Entwicklung des schweizerischen und aargauischen Eisenbahnnetzes ausgehend verfolgte er im speziellen die technischen und finanziellen Verhältnisse der aargauischen Eisenbahnprojekte und deren Konkurrenzmöglichkeiten. Ferner betonte der Bericht die Notwendigkeit der Erstellung von Eisenbahnen zum großen Nutzen für die Volkswirtschaft, zur Förderung des Verkehrs und Hebung des Wohlstandes bestimmter Gegenden. Für die Ausführung eines Eisenbahnprojektes durch eine Privatgesellschaft ist das privatwirtschaftliche, natürliche Haupterfordernis ausschlaggebend, daß ein hinreichender Nutzen aus demselben gesichert sei. Nun war es nicht immer möglich, dieses Erfordernis jedem in verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht berechtigten Projekte nachzuweisen. Daher kam die regierungs-

[93] Siehe Kap. VI. 1 S. 64.

rätliche Eisenbahnkommission in ihrem Berichte zum Schlusse, daß es absolut gerechtfertigt erscheine, mit Unterstützung des Staates auch da Eisenbahnen zu erstellen, wo eine Rendite für die nächste Zukunft nicht zu erwarten war.

Die angemessene Staatsbeteiligung, wie sie der Dekretsentwurf vorsah, hätte bei sofortigem Inkrafttreten des letzteren bestimmend auf die zukünftige Gestaltung des aargauischen Eisenbahnnetzes einwirken müssen; denn sie hätte die Finanzierung längst der Verwirklichung harrender Pläne sicherlich gefördert.

Leider fand die Regierungsvorlage wenig[94] Verständnis und blieb unberücksichtigt. Dadurch erfuhren einzelne Projekte zum Teil recht unliebsame Verschiebungen, die sich in der Zukunft bitter rächen mußten; manche, die bei zeitiger Ausführung dazu berufen gewesen wären, verkehrspolitisch eine hervorragende Rolle zu spielen, wurden auf diese Weise zu einfachen Nebenbahnen degradiert.

Auch in anderen Kantonen erwog man damals die Subventionierung des Eisenbahnwesens seitens des Staates und zwar mit mehr Erfolg, als dies im Aargau der Fall war. So besaßen die Kantone Zürich[95], Thurgau[96] und Neuenburg[97] bis Mitte der siebziger Jahre eigene Eisenbahnsubventionsgesetze. Andere Kantone wie Bern und St. Gallen stimmten jeweils über die vom Staat beim Bau neuer Eisenbahnen zu leistende Beteiligungsquote ab.[98]

Als Haupthindernis gegen das Zustandekommen eines den Staatsbeitrag regelnden Gesetzes dürfte vorwiegend der Umstand gelten, daß die beiden großen Eisenbahngesellschaften, die S. C. B. und N. O. B. sich fast gleichzeitig für einzelne Eisenbahnprojekte zu interessieren begannen. Als die Regierung sich anschickte, energisch für die zukünftige Ausgestaltung des aargauischen Eisenbahnnetzes einzutreten, befürchteten die beiden Gesellschaften durch die Ausführung verschiedener Projekte in ihren Interessen benachteiligt zu werden, umsomehr, als das eine oder das andere Projekt geeignet schien, einen Teil des Verkehrs wegzunehmen und eine

---

[94] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 26. Februar 1872 Nr. 899.

[95] Offizielle Sammlung der seit März 1831 erlassenen Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen des eidgenössischen Standes, Zürich, Band XVI S. 521 ff.

[96] Neue Gesetzessammlung für den Kanton Thurgau, Band I S. 218/219.

[97] Loi concernante la participation financière de l'Etat de Neuchâtel. Nouveau Recueil officiell des lois Tome 3 p. 464.

[98] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, II. Teil, 1914, S. 202—217.

nicht unbedeutende Konkurrenz zu schaffen. Solange diese gefahrdrohenden Möglichkeiten nicht existierten, war ja für die beiden großen Gesellschaften wenig Ursache vorhanden, sich am Ausbau des aargauischen Eisenbahnnetzes zu interessieren. Sobald es aber galt, gefährlichen Konkurrenzunternehmungen die Stirne zu bieten, traten mit einem Male die beiden Gesellschaften auf den Plan und anerboten sich freiwillig, die Ausführung einzelner Eisenbahnprojekte gemeinsam übernehmen zu wollen.

Ihr Anerbieten führte zum Abschluß des Südbahnvertrages am 25. Februar 1872[99] und gleichzeitig zu einer Übereinkunft mit der Regierung betreffs der Ausführung verschiedener Eisenbahnprojekte. Der Südbahnvertrag und die Übereinkunft mit der aargauischen Regierung übergaben die Strecken der aargauischen Südbahn und der Linie Koblenz-Stein den liierten Bahngesellschaften zum Bau und Betrieb. Außerdem wurden darin für die Projekte einer Seetal-Wynental-Striegelbahn, der Linien Wohlen-Bremgarten und Bözenegg-Rupperswil bestimmte bindende Verpflichtungen eingegangen.

G. Das Eisenbahngesetz von 1872.[100]

Mit dem Inkrafttreten des revidierten, heute noch geltenden Eisenbahngesetzes von 1872 wurde das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen[101] vom Jahre 1852 aufgehoben.

Durch das neue Eisenbahngesetz wurde die Regelung des Eisenbahnwesens Sache des Bundes. Sämtliche Kompetenzen und Rechte, welche bis dahin von den Kantonen ausgeübt wurden, sind in erweitertem Maße dem Bund übertragen worden.

In seinem ersten Unterabschnitte enthält das Gesetz die Bedingungen zur „Erteilung der Konzessionen". Von fundamentaler Bedeutung ist Artikel 1, durch den die Konzessionserteilung durch die Kantone beseitigt wurde:

Art. 1. „Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiet ist in jedem einzelnen Falle eine staatliche Konzession erforderlich.

---

[99] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 4. März 1872 Nr. 529. E. A. S. (a. F.) VII. Teil S. 746 ff. Vergl. S 83 ff.

[100] E. A. S. (n. F.) Bd. I. S. 7 ff. Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz II. Teil S. 119 ff. Zürich 1814.

[101] Art. 44 des Eisenbahngesetzes.

Die Erteilung derartiger Konzessionen, sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Kantonen erteilt worden sind, ist von jetzt an Sache des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der beteiligten Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen."

Besondere Wichtigkeit messen wir ferner Art. 3 und 4 bei:

Art. 3. „Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlußbestimmungen gegenüber der einen oder anderen dieser Bestrebungen eintreten lassen.

Die Bundesversammlung kann die Konzessionierung einer Eisenbahn verweigern, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt (Art. 21 der Bundesverfassung).

Art. 4. Die Bundesversammlung ist berechtigt, eine Konzession auch dann zu erteilen, wenn von einem Kanton gegen dieselbe Einsprache erhoben wird. Die Entscheidung erfolgt nach gehöriger Prüfung der streitigen Punkte und aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse.

Dem Kanton, welcher die Einsprache erhoben hat, bleibt im Falle der Erteilung der Konzession das Recht gewahrt, auf Grund derselben den Bau und Betrieb der Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen."

Im weitern enthält das Gesetz ausführliche Bestimmungen über den „Inhalt der Konzessionen und die[102] Rechtsstellung der Konzessionäre." Ein Streitpunkt, der sich aus dem ersten Eisenbahngesetze ergab, ist ausgemerzt, indem in allen neuen Konzessionen keine Anschluß- und Vorzugsrechte an Gesellschaften mehr eingeräumt werden dürfen.[103] Es folgen sodann „Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Eisen-

[102] Eisenbahngesetz: Abschnitt II. E. A. S. (n. F.) Band I S. 7 ff.
[103] Eisenbahngesetz Art. 6.

bahnnetzes".[104] Im letzten Teile werden die „Kompetenzverhältnisse und Übergangsbestimmungen" geordnet.[105] Privatwirtschaftliche Streitigkeiten zwischen Bund und einer Eisenbahngesellschaft finden ihre Erledigung vor dem Bundesgericht.[106]

Das Eisenbahngesetz von 1872 hat bis in unsere Zeit den Erfindungen und Zeitverhältnissen entsprechende Ergänzungen erfahren.

---

[104] Eisenbahngesetz Abschnitt III.
[105] Eisenbahngesetz Abschnitt IV.
[106] Eisenbahngesetz Art. 39/II.

VI. Kapitel.

Weiterentwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes und Eisenbahnpolitik des Kantons bis zum Rückkauf durch den Bund.

A. Die Gemeinschaftslinien der Centralbahn und Nordostbahn.

Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre steigerte sich im Aargau das Eisenbahninteresse. Der vermehrte Eisenbahneifer muß der Hauptsache nach mit dem Gotthardprojekt in Zusammenhang gebracht werden, welches damals mit außergewöhnlicher Anstrengung verfochten wurde, um dann ebenso rasch der sicheren Realisierung entgegen zu gehen.

Beinahe jede Talschaft kämpfte für ihre eigene Bahn, um entweder den gewünschten Anschluß an die bestehenden Stammlinien oder ihn zum mindesten an die kommende Gotthardlinie zu erhalten. Unter verschiedenen Projekten standen zwei im Vordergrund und beschäftigten die Öffentlichkeit weitaus am meisten: Die Bözbergbahn[1] und die Südbahn.[2] Für beide hatten sich örtliche Komitees gebildet mit dem Zwecke, selbständige und von den bestehenden Eisenbahngesellschaften unabhängige Unternehmen ins Leben zu rufen. Durch Kombination der beiden Projekte wäre von Basel aus eine neue und kürzere Zufahrtslinie zum Gotthard geschaffen worden. Um diesen nicht zu unterschätzenden Konkurrenzanlagen wirksam entgegentreten zu können, gingen die S.C.B. und die N.O.B. eine Vereinigung ein.[3] Unter geschickter Ausnützung der sich bietenden Umstände gelang es den beiden Gesellschaften zu erwirken, daß ihnen unter besonderen Bedingungen Bau und Betrieb der in Betracht kommenden Linien überlassen wurde.

1. Die Bözbergbahn.

Wohl kein anderes Projekt wäre dazu berufen gewesen, im Kanton Aargau einen größeren Einfluß auf die Gestaltung des

---

[1] Vergleiche unten u. ff.

[2] Vergleiche S. 76 ff.

[3] S. C. B. 18. Geschäftsbericht, umfassend d. J. 1869, S. 5/6.

Eisenbahnwesens auszuüben als dasjenige der Bözbergbahn. Um diese Behauptung begründen zu können, müssen wir den einzelnen Phasen und Begebenheiten der Bözbergbahnbestrebungen folgen.

Die wichtige Handelsstraße über den Bözberg vermittelte den hauptsächlichsten Verkehr zwischen Basel und Zürich, wie mit der Ostschweiz überhaupt. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß auch das Bözbergtrace als kürzeste Verbindung von Basel mit Brugg an der Aarelinie in Erwägung gezogen wurde,[4] als zum ersten Mal die Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen Basel und Zürich auftauchte. Jedoch konnte John Locke, der technische Experte der Basel-Züricher-Eisenbahngesellschaft, im Jahre 1838, wie bereits früher erwähnt, die Bözberganlage nicht empfehlen, sondern er bevorzugte eine Linie von Zürich den Flußläufen der Limmat, der Aare und des Rheins entlang bis Basel.[5] Diese Stellungnahme fand ihre Begründung im primitiven Stand der Technik, derzufolge die Durchbohrung oder Überquerung des Höhenzuges große Schwierigkeiten bereiten mußte. Diese ängstliche Haltung wurde gerechtfertigt durch den zwölf Jahre später erschienenen technischen Bericht des Robert Stephenson „über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz." Der Verfasser schildert dort die Vorteile einer Bözberglinie und bemerkt, daß deren „Dienste nur auf Kosten gewaltiger Bauten" nutzbar gemacht werden könnten.[6]

Die von Locke vorgeschlagene Traceerrichtung konnte dem aargauischen Standpunkt keineswegs genügen. Einmal drohte der rege Durchgangsverkehr des Fricktales unterbunden zu werden, ferner schien es in strategischer Hinsicht bedenklich, ja geradezu gefährlich, einen Schienenweg so nahe an die Landesgrenze zu verlegen. Es braucht uns deshalb nicht zu wundern, wenn das vorgesehene Projekt keinen großen Anklang fand, und wenn man es nicht als Unglück empfand, daß die Regierung die Konzession verweigern konnte.[7] Die Unternehmer sahen sich denn auch mangels finanzieller Unterstützung gezwungen, am 5. Dezember 1841 zu

---

[4] Verwaltungsbericht der Direktion der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft an die II. Generalversammlung 1839, S. 9 u. 10.

[5] Verwaltungsbericht der Direktion der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft an die II. Generalversammlung 1839, S. 9 u. 10.

[6] Bericht der Herren Stephenson und Swinburne, Bern 1850. S. 38.

[7] Neue Aargauer Zeitung vom 30. Mai 1838. Nr. 43.

liquidieren.[8] Die Bestrebungen zur Erlangung einer Schienenverbindung mit Basel gelangten aber selbst nach dem Zusammenbruch in Zürich nicht zur Ruhe. Auf zürcherische Initiative hin fand in Aarau am 8. März 1843 eine Konferenz statt, wo diese Verbindung wieder erörtert wurde.[9] Im Laufe der Verhandlungen warf die aargauische Regierung zum ersten Male die Frage der Bözbergbahn auf und trat mit großem Nachdruck dafür ein, obwohl Zürich das alte Projekt begünstigte und im Falle einer Konzessionsverweigerung zur Umgehung des aargauischen Kantonsgebietes mit einer Glattallinie drohte.[9] Da keine Partei nachgeben wollte, verlief die Konferenz resultatlos. Beide Kantone marschierten getrennt, Zürich begann im Glattal mit Vermessungen und der Aargau am Bözberg.[10] Ingenieur Locke wurde abermals um ein technisches Gutachten ersucht.

Am 17. Mai 1843 kam es neuerdings zu einer Eisenbahnkonferenz, welche auf Veranlassung der aargauischen Regierung in Baden zusammentrat.[11] Da aber letztere nach wie vor auf der Ausführung des Bözbergprojektes verharrte und kategorisch für jedes andere Trace eine Subvention zum voraus ablehnte, während die zürcherische Delegation nicht darauf eingehen wollte, ging auch diese zweite Konferenz ergebnislos auseinander.[12] Die mittlerweile von Zürich angehobenen Untersuchungen für eine Glattalbahn erbrachten kein erfolgversprechendes Resultat.[13] Man war also hier unbedingt auf den Aargau angewiesen. Mit Hilfe einer in der ursprünglichen Konzession aufgenommenen Aarauer Zweiglinie gelang es der Nordbahn in der denkwürdigen Großratssitzung vom 3. Juli 1845 die Konzession im gewünschten Sinne zu erreichen.[14]

Merkwürdig mutet es einem an, daß das vor zwei Jahren noch so hartnäckig verfochtene Bözbergprojekt unterlag. Allerdings dauerte es nicht lange, bis es wieder auftauchte. Schon im folgenden Jahre sah sich die Regierung veranlaßt, mit beiden Basel

[8] Verwaltungsbericht der Direktion der Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft an die IV. Generalversammlung vom 5. Dezember 1841. S. 21.

[9] St. A. Ag. Konferenzbericht vom 8. März 1843. Eisenbahnakten Nr. 1.

[10] Gubler, F.: Die Anfänge der schweiz. Eisenbahnpolitik 1833—1852. S. 97. — St. A. Ag. Rechenschaftsbericht d. Kl. R. 1843.

[11] St. A. Ag. Rechenschaftsbericht d. Kl. R. 1843. S. 36.

[12] Derselbe S. 36 ff.

[13] Gubler, F.: a. a. O. S. 163.

[14] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 1845. Nr. 144 ff. (Vergl. S. 34.)

Verhandlungen zu beginnen, um dem Fricktal die entgangene Eisenbahn zu sichern.[15] Bei der Besprechung wurde besonders hervorgehoben, daß die Linie, im Gegensatz zu der von der Nordbahn vorgesehenen Strecke Waldshut-Basel, nur über schweizerisches Gebiet führe. Allein auch diese Versuche teilten das Schicksal der früheren, indem die Nordbahngesellschaft durch ihre Abmachungen mit dem Großherzogtum Baden schon so weit gebunden war, daß sie nicht mehr zurücktreten konnte.[16]

Es ist nicht uninteressant, vorerst festzustellen, welche Richtlinien in der aargauischen Eisenbahnpolitik eingeschlagen worden wären, und wie sich das aargauische Eisenbahnnetz ausgestaltet haben würde, wenn es der Nordbahn gelungen wäre, mit ihrem Basler Verbindungsprojekt der Hauensteinlinie zuvorzukommen. Ohne Zweifel hätte man der Bözbergbahn den Vorzug geben müssen, weil sie sich größerer Beliebtheit erfreute als die ursprünglich geplante Waldshuter-Rheinlinie. Die Direktion der Nordbahn war sich dessen vollauf bewußt und glaubte im Aargau größtes Entgegenkommen und die gehoffte Unterstützung zu finden, wenn sie nachträglich für die Bözbergbahn eintreten würde. Sie knüpfte im Laufe des Jahres 1852 mit der aargauischen Regierung Unterhandlungen[17] an. Gleichzeitig wurde die Regierung um eine Aktienbeteiligung von zwei Millionen Franken angegangen. Es erhoben sich jedoch verschiedene Bedenken, zufolge derer das Beteiligungsgesuch abgewiesen wurde.[18] Hätten damals die Unterhandlungen Erfolg gehabt, so wäre die Bözbergbahn vor der Hauensteinlinie angelegt worden. Dieser Umstand hätte auf die Gestaltung der verkehrspolitischen Lage einen großen Einfluß ausgeübt. Anstelle Oltens wäre Brugg zu einem erstklassigen Eisenbahnknotenpunkt geworden, und die Verbindung mit Luzern hätte ihre Richtung durch das Reuß- oder Seetal nehmen müssen. Die Nordbahn, ohne gehörige finanzielle Unterstützung, konnte an die Ausführung solch bedeutungsvoller Projekte unmöglich herangehen. Sie sah sich veranlaßt zugunsten der Westbahngesellschaft auf die ihr angebotene Solothurner Konzession zu verzichten.[19]

[15] St. A. Ag. P. d. Kl. R. vom 2. Juli 1846. Nr. 636.

[16] St. A. Ag. P. d. Kl. R. 1846. Nr. 648, 673.

[17] St. A. Ag. P. d. R. R. vom Jahre 1852. S. 1016.

[18] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes, 1874. S. 12. St. A. Ag. P. d. R. R. vom 18. Januar 1853. Nr. 246.

[19] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 12—14.

Nachdem es der S.C.B. gelungen war, von der Westbahn die Solothurner Konzession zu erwerben,[19] gab es für die Realisation der Hauensteinlinie kein Hindernis mehr.

Am 22. Januar 1853 sicherte sich ein Eisenbahnausschuß in Brugg die Konzession für die Bözbergbahn[20] zuhanden einer allfälligen Gesellschaft, welche die Ausführung des Projektes übernehmen sollte. Diese Konzessionserteilung vermehrte aber keineswegs die Aussicht auf baldige Verwirklichung. Der Regierungsrat seinerseits gab die Hoffnung nicht auf. Der luzernische Regierungsrat hatte am 9. September 1853 ein Memorial zugunsten der Gotthardbahn an die aargauische Regierung gerichtet. Gestützt auf dieses Schreiben beschloß diese, die Gotthardbestrebungen nach Kräften zu unterstützen.[21] Durch die großzügige Idee einer Kombination mit der Gotthardbahn hatte er dem Bözberg eine gar nicht unbedeutende Aufgabe zugedacht. Aus diesem Grunde suchte er mit den meist interessierten Gotthardkantonen wie Uri, Schwyz und Zug über eine direkte Verbindung Bözberg-Gotthard Fühlung zu nehmen.[22] Von der Regierung des Kantons Baselland erwirkte er sogar die Abänderung der Anschlußbestimmung für die Bözbergbahn in der Konzession der S.C.B. dergestalt, daß nun ein allfälliger Anschluß gesichert gewesen wäre.[22] Die Regierung zeigte sich sogar geneigt, dem Großen Rat einen Vorschlag zu einer Staatsbeteiligung von zwei Millionen Franken zu unterbreiten.[22] Kleinlich kommt uns der Widerstand vor, der gegen die Bözbergbahn in der Hauptstadt nährenden Boden fand. Man befürchtete umgangen zu werden und gab unverhohlen der Befürchtung Ausdruck, die Westschweizer würden sich in Olten und ebenso die Ostschweizer von Brugg aus Basel zuwenden.[22]

Man zweifelte an der Ausführungsmöglichkeit[23] des Projektes und lenkte die öffentliche Meinung darauf hin, daß die Bözberganlage dem Fricktal den ganzen Transitverkehr unterbinden würde.[24] Nachdem die Allgemeinheit auf diese Weise bearbeitet

---

[20] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 22. Januar 1853. Nr. 329. E. A. S. (a. F.) I. Teil. S. 198—221.

[21] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 9. September 1859. Nr. 2804.

[22] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 19.

[23] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 21. Januar 1853. Nr. 29.

[24] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 20. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 21. Januar 1853. Nr. 29.

worden war, hatte der Regierungsrat auch keine Aussicht mehr mit seinem Lieblingsprojekt durchzudringen. Es ist also gar nicht verwunderlich, daß der Antrag auf eine Staatssubvention im kantonalen Parlament durchfiel.[24] Am 21. Januar 1853 beschloß der Große Rat auf Antrag der diesfälligen Kommission, auf den regierungsrätlichen Antrag, die finanzielle Beteiligung des Staates am Bözbergunternehmen betreffend, nicht einzutreten. Damit büßte auch die bereits an den Brugger Ausschuß verliehene Konzession einen großen Teil ihrer Bedeutung ein.

Schon im nächsten Jahre entspannen sich über das Bözbergprojekt wiederum lebhafte Erörterungen. Die Bewegung ging dieses Mal von der in Basel einmündenden französischen Ostbahn aus, deren Blick nach einer möglichst direkten Verbindung mit Zürich und Annäherung an eine noch zu erstellende schweizerische Alpenbahn hinzielte.[24]

Die Anregung schien tatsächlich einen vielversprechenden Eindruck auf die beteiligte Talschaft zu hinterlassen. In Erwartung einer glücklicheren Wendung der Bözbergfrage traten die Regierungsräte Schwarz und Schimpf mit den Gemeinden des Fricktales in Unterhandlungen ein.[24] Wie sehr sich diese Gegend für die Errichtung einer Eisenbahn interessierte, geht deutlich daraus hervor, daß am 11. März 1855 in Möhlin eine denkwürdige Versammlung stattfand.[25] Man beschloß eine Eingabe an den Großen Rat zu richten[26] mit dem Ersuchen, er möchte sich am Bau der Bözbergbahn mit einem Staatsbeitrag in Höhe von zwei Millionen Franken beteiligen, weil die N.O.B. nicht imstande wäre, ohne gehörige finanzielle Unterstützung allein die Kosten zu tragen. Die opferwilligen Ortschaften des Fricktales versprachen ansehnliche Beiträge zu leisten.[27] Einzig Brugg lehnte ab, weil die Gemeinde an den alten Zuständen festzuhalten wünsche.

Die zürcherische Privatbank Schultheß & Cie. bewarb sich um die Konzession der Bözbergbahn in der Absicht,[28] sie für eine allfällige Gesellschaft bereit zu halten. Die Konzession gelangte am

[25] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 20. St. A. Ag. P. d. R. R. 1855. Nr. 882 und 885.

[26] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 20.

[27] Dasselbe S. 21.

[28] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 30. März 1855. Nr. 597. E. A. S. (a. F.) III. Teil. S. 81.

30. März 1855 in ihren Besitz und wanderte zwei Jahre später am 16. Juli 1857 an die „Vereinigten Schweizerbahnen“,[29] welche ihrerseits dem Aargau eine Kaution von 150 000 Franken zu leisten hatten.[26] Da aber diese Gesellschaft, die in der Konzession festgelegte Baufrist unbenützt verstreichen ließ, fiel die Kautionssumme der aargauischen Staatskasse anheim.[26]

Mit der Bözbergbahn drohte der S. C. B. eine ernsthafte Konkurrenzlinie. Deshalb traf dieselbe zeitig Vorsorge für ihre Interessen, indem sie sich bei der basellandschaftlichen Regierung um die Konzession für das auf ihrem Gebiete in Frage kommende Anschlußstück der Bözbergbahn Muttenz-Augst bewarb.[30] Die Absicht lag auf der Hand; denn mit der nachgesuchten Konzession in der Tasche wäre es der Centralbahn ein leichtes gewesen, das junge Bözbergunternehmen nach Wunsch zu beeinflussen. Die nachgesuchte Konzession wurde der S. C. B. gewährt.[30] Da aber der Bundesrat, dem die Ratifikation der Konzession oblag, an dieselbe gewisse der Centralbahn nicht zusagende Bedingungen knüpfte, leistete diese vorläufig Verzicht.[30]

Das Gesuch um eine aargauische Staatsbeteiligung wurde natürlich Gegenstand lebhafter Kritik. Es fehlte selbstverständlich nicht an Stimmen, welche ernsthaft vor der Beteiligung des Staates warnten.[31] Als das Gesuch noch im nämlichen Monat zur Behandlung kommen sollte, ging ein Verschiebungsantrag ein, dem stattgegeben wurde.[32] In gleicher Weise kam es am 23. Mai auf Antrag der großrätlichen Eisenbahnkommission zu einer weiteren Verschiebung.[33] Endlich am 17. Dezember war der Große Rat in der Lage, definitiv Stellung nehmen zu können. Die Staatsbeteiligung wurde abgelehnt.[32] Dieser Entscheid begrub die geplante Bahn wieder um etliche Jahre. Er veranschaulicht aufs beste die Verständnislosigkeit und Indifferenz gegenüber großen Werken, welche wie das vorliegende dazu berufen gewesen wären, sowohl in der kantonalen als auch in der eidgenössischen Eisenbahnpolitik eine hervorragende Stellung einzunehmen.

---

[29] E. A. S. (a. F.) IV. Teil. S. 88—90.

[30] S. C. B. Bericht des Direktoriums an die Generalversammlung vom 30. April 1857.

[31] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 21. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 26./27. März 1855. Nr. 555 u. 575.

[32] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 21.

[33] Dasselbe. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 23. Mai 1855. Nr. 624.

Im Jahre 1857 wurde wiederum ein Versuch zugunsten der Bözbergbahn unternommen. Am 26. Mai nämlich, stellte Herr Feer-Herzog im Großen Rate eine Motion[34], indem er vom Regierungsrat ein Gutachten darüber verlangte, ob es nach der „Haltung der badischen Regierung im Neuenburger Konflikt" ratsam erscheine, in Waldshut einen Anschluß an die badische Bahn zu suchen, oder ob es nicht vielmehr für die „Wohlfahrt des Kantons" angezeigt sei, der Bözbergbahn oder einer aargauischen Rheinbahn den Vorzug zu geben. Diese Anfrage zeitigte jedoch kein Ergebnis, da die Motion abgelehnt wurde.

Während der folgenden Zeit regte sich im Aargau bezüglich Eisenbahnbestrebungen fast nichts. Erstmals im Jahre 1862 trat das Projekt einer sogenannten Diagonalbahn in den Vordergrund,[35] welche als direkte Verbindungslinie Basel-Gotthard über Brugg, Cham und Brunnen gedacht war. Die Presse unternahm abermals einen Feldzug gegen irgend welche Staatsbeteiligung. Sie wies vornehmlich auf die Verhältnisse in den Kantonen Bern und Freiburg hin, von denen gerade letzterer infolge seiner Finanzierung der Eisenbahn in keine beneidenswerte Lage geraten sei.[36]

Erst als an der Verwirklichung des Gotthardprojektes kein Zweifel mehr bestehen konnte, wurde die „Diagonalbahn" mächtig verfochten. Um sie durchzusetzen bildete sich ein Initiativkomitee für die Ausführung der Bözbergbahn, welches sich am 27. November 1869 mit Erfolg um die Konzession der Strecke Augst-Brugg bewarb.[37] Gleichzeitig erhielt auch die Südbahn die Konzession für die Strecken Aarau-Rothkreuz, Brugg-Hendschiken und Wildegg-Lenzburg.[38]

Von seiten der beiden großen Bahngesellschaften wurden der „Diagonalbahn" Schwierigkeiten bereitet. Sie fürchteten vor allem die Konkurrenz einer neuen Gesellschaft, welche sich bereits der Konzession einer bedeutungsvollen Zufahrtslinie zum Gotthard bemächtigt hatte und sich zwischen sie hineinschieben könnte .

---

[34] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 22. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 26. Mai 1857. Nr. 212; 27. Mai Nr. 230.

[35] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 27/28.

[36] Dieselbe S. 28.

[37] S. C. B. 18. Geschäftsbericht für d. J. 1869. S. 4. E. A. S. (a. F.) IV. Teil. S. 201—211. St. A. Ag. P. d. Gr. R. 27. XI. 1869. Nr. 430.

[38] S. C. B. 18. Geschäftsbericht für d. J. 1869. S. 4.

Diese Befürchtungen waren durchaus nicht unberechtigt. Mit der angestrebten aargauischen Südbahn kombiniert, würde die Bözberglinie tatsächlich nicht nur eine hervorragende Verbindung mit dem Gotthard dargestellt, sondern auch seine Konkurrenzfähigkeit in bedeutendem Maße entwickelt haben, da sie als kürzeste Strecke zwischen Basel und Zürich die schon durch den Hauenstein bestehende über Olten[39] um 16,7 Kilometer an Kürze übertroffen hätte.

Angesichts dieser Tatsache vereinigten sich die S. C. B. und die N. O. B. zur Wahrung ihrer beiderseitigen Interessen im Aargau. Als sich aber das Komitee der Bözbergbahn anschickte, an die Finanzierung des Unternehmens heranzutreten, anerboten sie sich in einer am 18. Februar 1870 in Brugg getroffenen Übereinkunft, zusammen den Bau dieser Linien übernehmen zu wollen.[40] Da das Komitee nicht mit der Möglichkeit rechnen durfte, die gewaltigen Mittel für den Bau selbst auftreiben zu können, mußte es gezwungenermaßen von diesem Angebot Gebrauch machen.[41] Seine Barauslagen zur Verfechtung des hohen Zieles im Gesamtbetrage von Fr. 9029.39 wurden ihm von den beiden Gesellschaften zurückerstattet.[41] Diese nützten ihre gefestigte Stellung gut aus. Sie lehnten eine Aktienbeteiligung seitens der Gemeinden ab, verlangten aber von denselben eine Anleihe in Höhe von zwei Millionen Franken, die zu 3¼ % verzinst und 10 Jahre fest bleiben sollte. Nur zu gern sagten die interessierten Gemeinden ihre Hilfe zu und stellten sich damit in ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis zu den mächtigen Gesellschaften.

Diese erhielten denn auch schon am 10. März 1870 von dem aargauischen Großen Rate im Einverständnis mit dem Komitee der Bözbergbahn die nachgesuchte Konzession zugesprochen.[42] Darnach war mit den Bauarbeiten vor dem 8. Juni 1871 zu beginnen, und die Vollendung des Baues mußte innert vier Jahren, am 8. Juni 1875, erfolgt sein.[41]

Das Fricktal hatte sich am Zustandekommen der Bözberglinie die denkbar größte Mühe gegeben. Auch die Hauptstadt verhielt

[39] S. C. B. 18. Geschäftsbericht über d. J. 1869. S. 6.

[40] S. C. B. 18. Geschäftsbericht über d. J. 1869. S. 5.

[41] Derselbe, Beilage IV, die Bözbergbahn. Aarauer Nachrichten vom 18. Februar 1870. Nr. 41 und vom 19. Februar 1870. Nr. 42.

[42] S. C. B. 18. Geschäftsbericht für d. J. 1869. S. 5. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 10. März 1870. Nr. 490.

sich nicht passiv. Sie unterstützte die Bestrebungen, solange wenigstens die Möglichkeit bestand, daß die Bahn durch das Fricktal in Aarau selbst endigte, sei es durch einen Benken- oder Staffeleggübergang.[43] Von dem Momente an aber, als die Durchbohrung des Bözberges stark in den Vordergrund trat, machte sich von dieser Seite ein Widerstand bemerkbar. Lokalpolitisch mag er vielleicht berechtigt gewesen sein, jedoch vom allgemeinen kantonalen Gesichtspunkt aus betrachtet mußte er als egoistisch verworfen werden.

Das von den Gesellschaften vorgesehene Trace durch den Bözberg war so gewählt, daß eine Verbindung mit Wildegg oder Rupperswil leicht hergestellt werden konnte.[44] Sie zielten also eher auf Lenzburg hin als gegen Brugg. Sofort setzte gegen diese Tracerichtung in Aarau und in Brugg eine wachsende Opposition ein. Den Bemühungen von 35 Großräten der sich benachteiligt wähnenden Gegenden gelang es, am 9. Mai 1871 eine außerordentliche Großrats-Sitzung einzuberufen.[45] Die Reaktion gegen diese engherzige Politik ließ nicht lange auf sich warten; denn an der betreffenden Verhandlung wurde ihr die gebührende Antwort zuteil. Die außerordentliche Sitzung wurde einberufen, um den Regierungsrat „wegen allfälliger Schlußnahme das Trace der Bözbergbahn betreffend zu interpellieren". Der Regierungsrat gab die Erklärung ab, daß er die bezüglichen Tracepläne noch nicht genehmigt und aus seiner Mitte eine Kommission von 3 Mitgliedern bestellt habe, welche nach daherigen „Untersuchungen einen umfassenden Bericht erstatten werde über das Eisenbahnsystem, welches in kantonaler und in internationaler Beziehung den Interessen der südlich der Aare gelegenen Kantonsteile am vollständigsten entspreche, sowie über die mögliche Art seiner Verwirklichung". Auf diese Erklärung hin leisteten die „Interpellanten Verzicht auf Stellung einer besonderen Motion" in vorerwähnter Angelegenheit.

Am 20. März 1870 kam es zwischen der S.C.B. und N.O.B. zu einem endgültigen Vertrag,[46] nach welchem sich die beiden Unternehmen speziell zum Zweck des gemeinschaftlichen Baues

---

[43] Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes 1874. S. 32.
[44] Dieselbe S. 33.
[45] Dieselbe. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 9. Mai 1871. Nr. 729.
[46] 18. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend d. J. 1870. S. 5.

und Betriebes der Bözbergbahn vereinigten. Mit der obersten Bauleitung wurde ein sechsgliedriger Ausschuß betraut, der sich aus je drei Verwaltungsräten der beiden Gesellschaften zusammensetzte. Die Ausführung der Anlage wurde der Direktion der N.O.B. übertragen, welche zugleich das neue Bahnunternehmen nach außen zu vertreten hatte. Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten sollten gemeinsam und zu gleichen Teilen getragen werden. Desgleichen sollten die beiden Gesellschaften zur Hälfte am Nettoertrag teilnehmen, der sich aus dem Bahnbetrieb ergeben müßte.

Die Konzessionsverhandlungen mit Baselland[47] für die Strecke von der aargauischen Kantonsgrenze bei Augst bis zum Anschluß an die Stammlinie bei Pratteln nahmen eine geraume Zeit in Anspruch. Nachdem das Konzessionsgesuch schon am 16. Juni 1870[47] eingereicht worden war, konnte in bezug auf den Anschluß an die Centralbahn nicht sogleich eine Einigung erzielt werden, indem Baselland die Linie über Schweizerhalle geführt wissen wollte mit nachherigem Anschluß in Muttenz. Das von den Gesellschaften gestellte Komitee hielt aber am Anschluß in Pratteln fest und versprach der basellandschaftlichen Regierung einen angemessenen Beitrag für den Bau einer „Zweigbahn mit Pferdebetrieb" von Pratteln nach der Saline Schweizerhalle. Am 6. April 1871 wurde die Konzession von der Regierung akzeptiert, am 4. Mai vom Landrat und endlich in der Volksabstimmung vom 18. Juni gutgeheißen.[48]

Die technischen Vorarbeiten übernahm Herr Baurat Beckh[49] aus Stuttgart, der vormalige Oberingenieur der N.O.B. Für seine Arbeit war das bereits von Ingenieur Olivier Zschokke in Aarau ausgearbeitete Bözbergbahnprojekt, das dieser auf Geheiß der aargauischen Regierung verfaßt hatte, welche zu diesem Zweck einen Kredit von 18300 Franken bewilligt hatte,[50] von großem Nutzen.[49] Da man der Bözberglinie eine besondere Bedeutung für den internationalen Verkehr beimaß, fiel die Wahl des Traces dementsprechend aus; es durften eben nicht alle lokalen Wünsche berücksichtigt werden.[49] Am 24. Februar 1871 wurde der Trace-

[47] Derselbe, Beilage IV, Die Bözbergbahn. S. 4.

[48] E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 100—111. 19. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1871. Beilage IV d. Bözbergbahn.

[49] 18. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1870. Beilage IV d. Bözbergbahn.

[50] St. A. Ag. P. d. R. R. 1865. Nr. 864; 2830; 8. Juli 1867. Nr. 1716.

plan, der eine Maximalsteigung von 12‰ aufwies, der aargauischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt.[49] Am 27. Mai erhielt das Trace die hoheitliche Bestätigung unter verschiedenen Bedingungen.[51] Diese bestanden darin, daß die Gemeinden Effingen, Bözen und Elfingen von ihrem Betrag an der Bözberganleihe in Höhe von 100 000 Franken enthoben werden sollten, weil sie gegenüber dem ursprünglichen Projekte benachteiligt wurden. Im weiteren mußten die Unternehmer verschiedene, notwendig gewordene Verbindungsstraßen nach der Bahnstation Effingen-Zeihen anlegen. Ferner sollte der Anschluß einer späteren Zweigbahn nach der Saline Rheinfelden gestattet werden. Die Regierung von Baselland genehmigte die Pläne zum festgelegten Trace am 7. Dezember.

Die Baukosten wurden von Oberingenieur Beckh für eine doppelspurige Linie von Brugg bis Pratteln auf 22½ Millionen Franken berechnet.[52] Der Tunnel durch den Bözberg wurde nicht an Bauunternehmer vergeben, sondern gelangte in eigener Regie der Gesellschaften zur Ausführung.[52] Die Leitung wurde einem bekannten Tunnelbau-Spezialisten, Ingenieur Kaufmann aus Heilbronn, übertragen. Die Arbeiten am Tunnel begannen am 24. Mai.[53] Sie schritten indessen nicht in erwünschter Weise vorwärts. Härtere Gesteinsmassen verzögerten das Vordringen ungemein.[54] Zu deren Überwindung gelangten erstmals pneumatische Bohrmaschinen zur Anwendung, die sich in hervorragender Weise bewährten und sich damit eine dauernde Verwendung sicherten. Vermehrter Wasserandrang[54] wirkte ebenfalls störend und verursachte größere unvorhergesehene Arbeiten. Endlich gegen Ausgang des Jahres 1872 kam man wieder in weichere Schichten, und der Bau konnte in normaler Weise vorwärts schreiten. Am 31. Mai 1875 war der 2,526 km lange Tunnel fertiggestellt.[55]

---

[51] 19. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1871. Beilage IV d. Bözbergbahn.

[52] 18. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1870. Beilage IV d. Bözbergbahn.

[53] 23. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1875. Beilage IV d. Bözbergbahn.

[54] 20. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1872. Beilage IV d. Bözbergbahn.

[55] 23. Geschäftsbericht der N. O. B., umfassend d. J. 1875. Beilage IV. Die Bözbergbahn.

Der 8. Juni als konzessionsmäßig vorgeschriebener Eröffnungstermin ging unbenutzt vorüber. Er konnte nicht eingehalten werden, da außer den bereits genannten allerhand andere Störungen[55] eintraten, von denen wir als bedeutendste den Rutsch des Uecherdammes bei Frick erwähnen möchten. Die Traversierung des Quertales bei Frick sollte ursprünglich mittels eines Viaduktes geschehen. Nach abgeändertem Projekt führte man an dessen Stelle einen Damm auf, der ebenfalls schon seit dem Februar 1874 unter Senkungen stark zu leiden hatte. Der zur Neige gehende Monat Juli endlich sah alle Hemmnisse aus dem Weg geräumt, sodaß die Öffentlichkeit nach feierlicher Einweihung am Letzten des Monats[55] in die Nutznießung der Bözbergbahn am 2. August 1875 eintreten konnte. Wie schon erwähnt, wurde sie doppelspurig angelegt, vorläufig jedoch im Oberbau einspurig ausgeführt.

2. Die aargauische Südbahn.

Im Hinblick auf die lebhaften Erörterungen der Gotthardbahnfrage begannen seit Anfang des Jahres 1869 in einzelnen südwärts der Aare gelegenen Gemeinden (Muri, Boswil und Bünzen) Bestrebungen Wurzel zu fassen, die einen möglichst günstigen Anschluß an die wichtige internationale Linie suchten.[56]

Es hatte sich der Plan herausgeschält, daß die neue, nach Süden gerichtete Linie von Aarau ausgehen und durch eines der südlichen Täler direkt in die Gotthardlinie einmünden sollte. Ursprünglich dachte man von Aarau aus mittels eines Juraüberganges an eine Fortsetzung in nördlicher Richtung.[56] Diese wurde aber gegenstandslos, nachdem die Bözberglinie als gesichert galt.[56] Aus den anfänglich verschieden zusammengewürfelten Projekten (Aarau-Lenzburg, Lenzburg-Wohlen, Wohlen-Muri, Muri-Immensee, Muri-Cham, Brugg-Hendschiken) kristallisierte sich allmählich folgende sogenannte Südbahn heraus: Aarau-Lenzburg-Hendschiken-Wohlen-Muri-Rothkreuz-Immensee[56] und mit Rücksicht auf den Anschluß der Waldshuter- und Bözbergbahn die Verbindungslinie: Brugg-Hendschiken. Die rührigen „Eisenbahnkomitees von Aarau, Muri, Boswil und Bünzen" stellten am 11. und 12. November 1869 ein Konzessionsgesuch für die obengenann-

[56] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden vom 15. Oktober 1871. S. 3.

ten Linien,[57] deren Bau und Betrieb von einer zu gründenden Aktiengesellschaft übernommen werden sollte. Über 30 Gemeinden[58] bekundeten durch Petitionen[59] ihr Einverständnis mit den schwebenden Projekten. Die großzügige Unterstützung, welche man für das neue Unternehmen zeigte, verfehlte ihren günstigen Einfluß auf die Konzessionsverhandlungen im Großen Rate nicht. In seiner Sitzung vom 27. November 1869[60] willfahrte er dem Gesuch, das hernach am 23. Dezember von der Bundesversammlung gutgeheißen wurde. Die N.O.B. legte bei der aargauischen Regierung[61] gegen die Konzessionserteilung Protest[61] ein in Wahrung ihrer nach § 4 der Eisenbahnkonzession von 1853 zustehenden Prioritätsrechte betreffend Zweigbahnen. Der Regierungsrat war aber nicht gleicher Ansicht, indem er erklärte, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um eine Zweigbahn im eigentlichen Sinne handle, da diese Anlage unabhängig von einer neuen und selbständigen Eisenbahnunternehmung ausgeführt würde.[61] Am 5. Dezember fand in Wohlen eine Sitzung der Konzessionsinhaber statt.[62] Hier wurden bezüglich der Organisation des Unternehmens folgende Beschlüsse gefaßt:

„Die Lokalkomitees der an der Südbahn interessierten Gemeinden, gewählt und sanktioniert durch die Gemeindeversammlungen, vereinigen sich zur Wahl von Bezirkskomitees. Diese wählen aus ihrer Mitte den Generalausschuß bestehend aus je fünf Mitgliedern des obern und mittlern Freiamts und des Bezirkes Aarau. Der Generalausschuß hat sich später durch Mitglieder der Bezirke Brugg, Baden und eventuell Lenzburg angemessen zu komplettieren.

---

[57] Derselbe. St. A. Ag. P. d. R. R. 1869. Nr. 2671.

[58] Petitionsgemeinden waren: „Bezirk Aarau: Biberstein, Buchs, Erlinsbach, Gränichen, Küttigen, Muhen, Ober-Entfelden, Suhr, Unter-Entfelden. Bezirk Baden: Mägenwil. Bezirk Brugg: Lupfig. Bezirk Kulm: Ober-Kulm, Unter-Kulm, Schöftland, Schmiedrued, Teufenthal, Zetzwil. Bezirk Lenzburg: Hendschiken, Hunzenschwil, Othmarsingen, Schafisheim. Bezirk Muri: Abtwil, Auw, Besenbüren, Bettwil, Boswil, Bünzen, Buttwil,, Dietwil. Meienberg, Mühlau, Muri, Rottenschwil, Waldhäusern, Werd. Bezirk Zofingen: Safenwil."

[59] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871. S. 4. E. A. S. (a. F.) VI. Teil. S. 214/25.

[60] Dasselbe. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 27. November 1869. Nr. 430.

[61] 18. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1870. S. 5/6.

[62] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871. S. 3. E. A. S. (a. F.) VI. Teil. S. 214/25.

Die Exekutive wird fünf Mitgliedern des Aarauer-Komitees mit Sitz in Aarau übertragen. Bis zur definitiven Konstituierung sämtlicher Komitees erhält Aarau den Auftrag und die Vollmacht, die Geschäfte der Südbahn zu besorgen und die den Umständen angemessenen Schritte einzuschlagen."

Der Aarauer Eisenbahnausschuß wählte hierauf in sein Exekutivkomitee die Herren: Fürsprech Tanner, Präsident, Fürsprech Haberstich, Oberst Rothpletz, Stadtammann Oberst Schmidlin, Ingenieur Olivier Zschokke.[63] Zum Aktuar wurde der Stadtschreiber von Aarau, Herr Leutwyler, gewählt. Die vom Aarauer Eisenbahnkomitee interimistisch ausgeübte Generalvollmacht fiel dem Exekutivkomitee zu.[63]

Der vollständigen Verwirklichung des Südbahnprojektes stand ein Hemmnis von nicht geringer Bedeutung entgegen. Zugunsten der von der N. O. B. betriebenen Zürich-Zug-Luzernerlinie existierte nämlich eine 30jährige Ausschlußbestimmung für jede aus dem Aargau kommende Anschlußlinie.[64] Zur Unterstützung der Südbahn entschloß sich die aargauische Regierung die betreffenden Kantonsregierungen um Unterhandlungen bezüglich Aufhebung der Ausschlußbestimmungen zu bitten.[65] Ihre Bemühungen waren von Erfolg gekrönt, indem die lästigen Bestimmungen am 4. resp. 25. Februar 1870 zugunsten der Südbahn aufgehoben wurden.[66]

Gestützt auf diese veränderte Sachlage trat das Exekutivkomitee schon im Frühjahr 1870 mit den anschließenden Kantonen in Konzessionsverhandlungen ein.[67] Es betraf dies die Kantone Luzern, Zug und Schwyz, welche einer Konzessionserteilung durchaus nicht abhold gesinnt waren, sondern im Gegenteil dieselbe gerne in Aussicht stellten, sobald ein definitiver Traceplan als Verhandlungsgrundlage beigebracht sei.[67] Da inzwischen die Bözbergbahnkonzession unter Bewilligung günstiger Bedingungen der S. C. B. und N. O. B. gemeinsam zum Bau und Betrieb übertragen worden war, glaubte sich das Südbahnkomitee dazu berechtigt, auf die näm-

[63] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871. S. 4/5.

[64] E. A. S. (a. F.) IV. Teil. S. 333—353. Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes 1874. S. 24.

[65] St. A. Ag. Regierungsbericht vom 2. März 1870.

[66] Derselbe. St. A. Ag. P. d. R. R. 1870. Nr. 203.

[67] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden. S. 6.

lichen Bedingungen Anspruch erheben zu dürfen. Aus diesem Grunde stellte das Komitee der Südbahn ein weiteres Konzessionsgesuch für eine linksufrige Bahn Brugg-Waldshut.[68] Der Große Rat entsprach demselben auf Antrag der Regierung und erteilte am 30. November 1871 die nachgesuchte Konzession.[69] Das Exekutivkomitee der Südbahn war von Anfang an vor keine leichte Aufgabe gestellt, indem die S.C.B. und N.O.B. das Südbahnunternehmen ähnlich wie das Bözbergbahnprojekt als gefährliche Konkurrenz mit verschiedenen Mitteln zu bekämpfen suchten. Sie befürchteten hauptsächlich eine bedeutende Einbuße am kommenden Gotthardverkehr, die auf ihre Kosten den aargauischen Konkurrenzlinien zufallen müßte. Kurz vor Übertragung der Bözbergbahnkonzession wendeten sich die N.O.B. und S.C.B. in einer Eingabe an den Bundesrat,[70] worin sie verlangten, daß diese neu konzessionierten Eisenbahnunternehmen (Bözberg- und Südbahn) ebenfalls zur Finanzierung der Gotthardbahn herangezogen würden, mit dem gleichzeitigen Antrag, die Bözberg- und Südbahn sollten einen gewissen Teil ihrer sieben Millionen Franken betragenden Gotthardsubvention übernehmen, da die beiden Linien ebenfalls am Gotthardverkehr partizipieren werden. Der Bundesrat lieh diesen Stimmen Gehör und lud die betreffenden aargauischen Eisenbahnkomitees auf den 25. Januar 1870[71] zu einer Konferenz nach Bern ein. Bei diesem Anlaß wurde den anwesenden Vertretern ein Vertrag eröffnet, den die S.C.B. und N.O.B. bezüglich der Gotthardbahn eingegangen waren. Auf die eigentliche Subventionsfrage trat man in dieser ersten Konferenz noch nicht ein. Zwei weitere Konferenzen, am 12. April und 31. Mai unter dem Vorsitz von Bundesrat Schenk,[71] warfen ein eigentümliches Licht auf die wankelmütigen Eisenbahngesellschaften. Schon an der zweiten Konferenz nahmen die Vertreter der Bözbergbahn nicht mehr teil, da durch Vertrag vom 18. Februar 1870[72] Bau und Betrieb der Bözbergbahn gemeinschaftlich von der N.O.B. und S.C.B. übernommen worden waren.

---

[68] E.A.S. (a.F.) VII. Teil. S. 318—322.

[69] Dasselbe. St.A. Ag. P.d. Gr.R. vom 4. Dezember 1871. Nr. 2719.

[70] S.C.B. 18. Geschäftsbericht für das Jahr 1870. S. 31.

[71] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871. S. 9—12.

[72] S.C.B. 19. Geschäftsbericht für das Jahr 1870. S. 32.

An der dritten Konferenz erklärten sich die Vertreter des Südbahnkomitees zur Übernahme einer bestimmten Quote der sieben Millionen betragenden Subventionssumme der N.O.B. und S.C.B. an die Gotthardbahn einverstanden und zwar unter der Voraussetzung, daß sie mit den liierten Bahngesellschaften in ein dem Gotthardverkehr betreffendes Vertragsverhältnis eintreten dürften.[73]

Nachdem die N.O.B .und S.C.B. ihr Einverständnis gegeben hatten, schritt man zur Bestimmung der Anteilsumme, welche die Südbahn übernehmen sollte. Nach Maßgabe ihrer Beteiligung hätte dann gerechterweise eine prozentuale Zuteilung der Verkehrsquantitäten erwartet werden dürfen.

Da die Lebensfähigkeit des Südbahnunternehmens einzig von einer regen Anteilnahme am Gotthardverkehr abhing, glaubten die Vertreter der Südbahn dem Verlangen der beiden Eisenbahngesellschaften durch Übernahme des vierten Teils der Subventionssumme (von 7 Millionen) Genüge zu tun, in der Erwartung, daß ebenfalls ein Viertel des Gotthardverkehrs über ihre Eisenbahnlinie geleitet werde. Diesen Vorschlag lehnten die Gesellschaften (S.C.B. und N.O.B.) rundweg ab. Sie wähnten sich zu sehr benachteiligt und wollten mit der Südbahn nur auf Grundlage des sechsten Teils ein Vertragsverhältnis eingehen. Der Vorsitzende, Bundesrat Schenk, machte auf die widersprechende Stellungnahme der N.O.B. und S.C.B. aufmerksam, welche ihre Eingabe einzig in bezug auf den Subventionsanteil begründet hatten und nun davon abweichend, die Teilung des zu erwartenden Verkehrsergebnisses zum Gegenstand der Verhandlungen erhoben. Die beiden Gesellschaften suchten ihre egoistische Haltung mit privatwirtschaftlichen Interessen zu beschönigen, welche sie ihren Aktionären gegenüber zu wahren hätte. Sie behaupteten ferner, daß der Betrag der von ihnen zu leistenden Subvention einzig aus der Berechnung des Vorteils, den ihnen die Gotthardbahn bringen müsse, hervorgegangen sei.

Nach dieser allzudeutlichen Erklärung fiel der eigentliche Verhandlungsgrund außer Betracht, und somit war die nachgesuchte Intervention durch den Bundesrat illusorisch geworden.

---

[73] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871. S. 9.

Nach ihrem verfehlten Spekulationsmanöver mußten die beiden Gesellschaften nichts anderes zu tun, als zu Handen des Bundesrates auf jeglichen Anspruch auf Beteiligung der Südbahn an der Gotthardsubvention von 7 Millionen Franken förmlichen Verzicht zu leisten.[74] Das rührige Südbahnkomitee arbeitete indessen unverdrossen am vorgesteckten Ziele weiter. Die technischen Vorarbeiten erfuhren aber eine Verzögerung, weil verschiedene Mitarbeiter während des deutsch-französischen Krieges zum Grenzbewachungsdienst einrücken mußten.[75] Im August des Jahres 1871 waren die Vorarbeiten soweit gediehen, daß sie in einem Berichte zusammengefaßt den beteiligten Gemeinden zur Kenntnis gebracht werden konnten.[75] Dieser Bericht orientierte über die bisherige Entwicklung der Südbahn, der geleisteten technischen Vorarbeiten und über die wahrscheinliche Ertragfähigkeit, welch letztere auf Grund von Berechnungen des vorliegenden Expertenmaterials die Südbahn zu einem lebensfähigen und wohlrentierenden Unternehmen stempelte. Der Voranschlag der Baukosten belief sich auf Franken 11 217 000.[76] Diesem Berichte war ein Zeichnungsformular für die vorzunehmenden Gemeindesubventionen beigefügt nebst einem Übersichtsplan über die zu erstellenden Linien mit ihren allfälligen Varianten.

Die wichtigste Aufgabe des Exekutivkomitees bestand nun darin, die notwendigen Mittel für die Finanzierung des Unternehmens beizubringen. Da durch Gemeindesubventionen im günstigsten Falle ein Betrag von höchstens rund fünf Millionen[76] Franken erwartet werden durfte, mußten zur Beschaffung der fehlenden Summe andere Möglichkeiten gefunden werden. Die Lage war insoweit nicht so schlimm, als der Regierungsrat bereits im Begriffe war, dem Großen Rate den bekannten Dekretsvorschlag vom 13. Oktober 1871 betreffend die Staatsbeteiligung bei den aargauischen Eisenbahnen zu unterbreiten.[77] Bei Annahme dieses Subventionsdekretes hätte die Aussicht auf einen nicht unbedeutenden Subventionsbeitrag an den Erstellungskosten der Südbahn bestanden.

[74] S. C. B. 19. Geschäftsbericht für das Jahr 1870. S. 33.

[75] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871.

[76] Bericht des Exekutivkomitees der aarg. Südbahn an die beteiligten Gemeinden 1871.

[77] Derselbe vom 15. Oktober 1871.

Im übrigen schien das Angebot eines deutsch-schweizerischen Finanzkonsortiums[78] betreffend die Finanzierung des Südbahnunternehmens einen zuversichtlichen Abschluß erwarten zu lassen.

Am 24. Dezember 1871 wurde mit genanntem Konsortium tatsächlich ein Abkomme getroffen.[79] Es sollte jedoch erst nach gegenseitiger Ratifikation, die spätestens bis zum 31. Januar 1872[79] zu erfolgen hatte, in Kraft treten. Vorgesehen war ein Aktien- und Obligationenkapital von je zehn Millionen Franken, letzteres verzinslich zu 4½ %. Dabei sollte das Konsortium vier Millionen des Aktienkapitals und das gesamte Obligationenkapital zum Emissionskurs von 90 % übernehmen. Den beteiligten Gemeinden war die Übernahme von sechs Millionen Franken des Aktienkapitals zugedacht und zwar vier Millionen zum vollen Kurse und die zwei übrigen zum gleichen wie die vom Konsortium emittierten Aktien. Diese Vertragsbestimmungen waren für die subventionspflichtigen Gemeinden derart schwerwiegende, daß ihre unveränderte Annahme von vorne herein als unwahrscheinlich erschien.

Als Retter in der Not traten die N.O.B. und die S.C.B. auf, welche nun den geeigneten Moment für gekommen hielten, zwecks Übernahme der Südbahn mit dem zuständigen Komitee Verhandlungen anzuknüpfen.[80] Sie erklärten sich bereit, an den Bau und Betrieb der Südbahn mit Ausnahme der linksufrigen Brugg-Waldshuter-Linie herangehen zu wollen. Die Verhandlungen gelangten mit dem Vertrag vom 27. Dezember 1871 zum Abschluß.[79]

Das Südbahnkomitee war nun in der Lage, zwei Möglichkeiten in Vorschlag zu bringen: Entweder den Selbstbau in Verbindung mit dem angebotenen Finanzvertrag des deusch-schweizerischen Konsortiums oder die Übergabe an die beiden interessierten Gesellschaften. In einer aufklärenden Broschüre[81] wurde nach eingehender Kritik der beiden Offerten der wesentlich günstigere Vertrag mit den Gesellschaften zur Annahme empfohlen. Unerwarteter Weise jedoch lehnten die „Vereinigten Südbahngemeinden" gleich-

[78] S.C.B. 20. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 9.

[79] Die aarg. Südbahn: Soll sie auf dem Wege des Selbstbaues oder durch Übergabe an die Bahngesellschaften erstellt werden? Aarau 1871. S. 4.

[80] S.C.B. 20. Bericht der ordentlichen Generalversammlung vom 9. April 1872. S. 9/10.

[81] Die aarg. Südbahn: Soll sie auf dem Wege des Selbstbaues oder durch Übergabe an die Bahngesellschaften erstellt werden? Aarau 1872. S. 4.

zeitig beide Verträge ab.[82] Die Ablehnungsgründe lagen einerseits in der erdrückenden finanziellen Belastung der Gemeinden und andererseits in der Unzufriedenheit einzelner Gemeinden. Dessen ungeachtet war die Lage keineswegs trostlos. Denn das Komitee erhielt den Auftrag weiter zu unterhandeln. Durch Vermittlung der aargauischen Regierung kamen neue Verhandlungen mit der N.O.B. und S.C.B. in Gang,[83] die denn auch erfolgreich zum Abschluß des Südbahnvertrages führten.

a) Der Südbahnvertrag.

An der bedeutungsvollen Sitzung, welche am 25. Februar 1872 in Aarau das Exekutivkomitee der Südbahn einerseits und die N.O.B. und S.C.B. andererseits in Aarau zusammenführte,[83] nahm die aargauische Regierung ebenfalls regen Anteil. Außer diesem Vertrage schlossen die beiden Gesellschaften gleichzeitig eine Übereinkunft mit der aargauischen Regierung ab.[84] Unter geschickter Ausnutzung der damaligen Lage legte ihnen der aargauische Regierungsrat bezüglich des zukünftigen aargauischen Eisenbahnnetzes verschiedene Verpflichtungen auf. Annahme derselben und rasches Handeln wurde ihnen zur Notwendigkeit; denn sie hatten wohl bemerkt, daß das Südbahnkomitee bereits mit gefährlichen Konkurrenten, den Vertretern der von Winterthur ausgehenden Eisenbahnideen,[85] in Verhandlungen eingetreten war.[86] Diese strebten nämlich nach einer eigenen Linie vom Genfer- bis an den Bodensee, und durch die Südbahn wäre ihnen eine eigene und unabhängige Zufahrtslinie zum Gotthard in die Hände gegeben worden. Angesichts der drohenden Konkurrenz konnten die beiden Gesellschaften nicht anders, als auf obengenannten Vertrag mit der aargauischen Regierung eingehen.

Die Bestimmungen des Südbahnvertrages[86] zerfielen in elf Artikel; deren wesentlichster Inhalt ergibt sich aus folgendem.

Die Vertragsgesellschaft (N.O.B. und S.C.B.) erklärten sich zur Übernahme des Baues und Betriebes der Südbahn bereit und

---

[82] S.C.B. 20. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 9/10.

[83] Derselbe S. 15/18. 19. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend d. J. 1872. S. 6.

[84] S.C.B. 21. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 10/22.

[85] Vergleiche S. 100 ff. (Nationalbahn).

[86] S.C.B. 21. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 10/22.

verpflichteten sich zwecks Anschluß an die Gotthardlinie zu sofortiger Einleitung von Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Kantonen. Die beiden Kontrahenten sicherten sich gegenseitige Unterstützung zu, um die erforderliche Konzessionsübertragung ungehindert von den aargauischen Behörden erwirken zu können.

Zur Ausführung wurden vorläufig folgende zwei Projekte empfohlen: Die Stammlinie der Südbahn, die mit ihrem Trace von der Station Rupperswil abzweigend über Lenzburg-Wohlen-Muri-Sins-Kantonsgrenze von Zug in Immensee Anschluß an die Gotthardbahn finden sollte; und eine Verbindungslinie von Brugg über das Birrfeld mit Anschluß in Hendschiken an die Stammlinie.

Als Entschädigung für den Wegfall der linksufrigen Strecke Brugg-Koblenz wollten die Gesellschaften an die Erstellungskosten von zwei Aare-Brücken einen Beitrag von Fr. 260 000.— Franken leisten; ferner sollte die auf der Linie Koblenz-Stein zu errichtende Eisenbahnbrücke mit einem Fußgängersteg versehen werden.

Der Bau der Teilstrecke Rupperswil-Wohlen sollte sofort nach erfolgter und genehmigter Konzessionsübertragung beginnen, sodaß der öffentliche Betrieb spätestens am 1. Juni 1874 aufgenommen werden könne. Als weitere Eröffnungstermine wurden festgelegt: der 1. Juni 1875 für die Strecke Wohlen-Muri und der 1. Juni 1878 für die Strecke Muri-Rothkreuz. Die Arbeiten auf dem restlichen Teil Brugg-Wohlen und Rothkreuz-Immensee sollten so gefördert werden, daß hier die Betriebsaufnahme mit der Beendigung des großen Gotthardtunnels zusammentreffe.

Während der Bauzeit sollte das technische Büro der Südbahn seinen Sitz in Aarau haben. Außerdem sollten die Züge der Südbahn nicht von Rupperswil, sondern von Aarau ausgehen und auch bis dahin geführt werden. Eine Eisenbahn durch das Suhren- oder Wynental konnte nur dann auf finanzielle Unterstützung seitens der beiden Gesellschaften rechnen, wenn sie ihren Anschluß auf der Station Aarau nehmen würde.

Im weiteren bestimmte der Vertrag, daß die an der Südbahn interessierten aargauischen Gemeinden den Vertragsgesellschaften eine jährlich mit 3¼ % festverzinsliche Anleihe von 2½ Millionen Franken, rückzahlbar nach zehn Jahren, gewähren sollten. Die Einzahlung derselben war in zwei Raten geplant: Die erste von

2½ Millionen zu Beginn der Bauarbeiten auf der Strecke Rupperswil-Wohlen, die zweite von 1 Million bei der Inangriffnahme der Strecke Muri-Rothkreuz. Den Südbahngemeinden, sowie dem Kanton wurde das Recht eingeräumt, den Bau und Betrieb der Südbahn auf Rechnung der Vertragsgesellschaften zu übernehmen, sofern diese den eingegangenen Bestimmungen nicht nachkommen würden. Der Vertrag sollte erst in Kraft treten, wenn die gegenseitige Ratifikation bis zum 10. April 1872 erfolgt sei.

Es gelang der aargauischen Regierung[87] dem Aargau in dem Vertrage mit den beiden Bahngesellschaften große Vorteile zu sichern, die hauptsächlich aus der Übertragung der Südbahnkonzession resultierten. Die S.C.B. und die N.O.B. gingen die Verpflichtung ein, sofort nach Eröffnung der Bözbergbahn den Bau der Linie Koblenz-Laufenburg-Stein in Angriff zu nehmen. Es wurden ihnen für diese Linie die nämlichen Bedingungen gewährt, wie sie in der Bözbergbahnkonzession vom 10. März 1870 enthalten waren mit der Verpflichtung, daß das von dem Tracé betroffene Staats- oder Gemeindeland unentgeltlich zur Verfügung gestellt würde. Für den Fall, daß eine Seetal- oder Wynentalbahn zustande käme, verpflichteten sich die Gesellschaften, ein Drittel der Baukosten zu tragen, sofern die Seetalbahn in die Südbahn und die Wynentalbahn, von Aarau ausgehend, in die Seetalbahn einmündeten. Nach Fertigstellung dieser Talbahnen sollte der Betrieb derselben zum Selbstkostenpreise an die beiden Bahngesellschaften übergehen. Ferner sollten sie zu den gleichen Bedingungen den Bau und Betrieb einer allfälligen Verbindungslinie Bözenegg-(Südausgang des Bözbergtunnels)-Rupperswil übernehmen. Wenn sich das Bedürfnis einstellen sollte, die Gegend von Bremgarten im Reußtale mit der Südbahn zu verbinden, so bestand für die N.O.B. und S.C.B. weiter die Aufgabe einer Beteiligung mit 1 Million Franken. In ähnlicher Weise sollte ein Beitrag von ½ Million Franken geleistet werden, wenn durch das Suhrental eine Verbindungslinie erstünde, welche Aarau oder eine Station der Wynentalbahn zum Ausgangspunkt hätte und den Anschluß an die Centralbahn im Wiggertal bewerkstelligte.

Die Regierung ihrerseits verpflichtete sich für den Fall, daß vor Ablauf einer zehnjährigen, vom Eröffnungstermin der Strecke Wohlen-Muri an, gerechneten Frist, die nachgenannten Eisenbah-

[87] S. C. B. 21. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 18/22.

nen zur Ausführung gelangen sollten, den Bahngesellschaften 25 % an die Beträge zu leisten, welche diese während des nämlichen Zeitraums für die Eisenbahnprojekte aufgewendet haben werden:

1. Von der solothurnischen Kantonsgrenze bei Erlinsbach über Aarau dem linken Aareufer folgend bis an den Rhein;
2. von Brugg aus nach Baden auf dem rechten Limmatufer bis Dietikon an der Züricher Grenze;
3. von der aargauisch-solothurnischen Kantonsgrenze über Lenzburg-Mellingen nach Baden.

Die Beitragspflicht des Staates war jedoch in dem Sinne beschränkt, daß sie den Betrag von 1 Million Franken nicht übersteigen durfte. Die gegenseitige Ratifikation des Vertrages mußte bis zum 10. April 1872 erfolgt sein.

Erwartungsgemäß wurden die beiden Verträge von sämtlichen Beteiligten ratifiziert, so daß sie mit dem 10. April 1872 ihre Rechtsgültigkeit erlangten.[88]

Ein Vertrag zwischen den Verwaltungsräten der N.O.B. und der S.C.B. ordnete das Gemeinschaftsverhältnis.[89]

Analog dem Abkommen über den Bau der Bözbergbahn sollte jede Gesellschaft zur Hälfte an den Erstellungs- und Betriebskosten teilhaftig sein. Die Oberaufsicht lag in der Hand des nämlichen Komitees, welches zum gleichen Zwecke für die Bözberglinie eingesetzt worden war. Den Bau der Südbahn und deren Vertretung nach außen übernahm die S.C.B., während dieselben Befugnisse bezüglich der Strecke Koblenz-Laufenburg-Stein der N.O.B. zufielen. Endlich sollte der Betriebe dieser Linien resultierende Nettoertrag den beiden Gesellschaften zu gleichen Teilen zugute kommen.

Die bisher zwischen der N.O.B. und S.C.B. bestehenden vertraglichen Abmachungen über die im Aargau zu erstellenden Gemeinschaftslinien erfuhren am 4. April 1874[90] eine Ergänzung. Zu den bekannten Gemeinschaftslinien wurde noch die notwendig gewordene Zweiglinie Wohlen-Bremgarten mit einbezogen. Die endgültige Regelung der Betriebsverhältnisse lautete dahin, daß die S.C.B. die aargauische Südbahn, die N.O.B. aber die

[88] 20. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend d. J. 1872. S. 14. S.C.B. 21. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 5.

[89] 20. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend d. J. 1872. S. 14. S.C.B. 22. Geschäftsbericht für d. J. 1874. S. 16/17.

[90] 22. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend das Jahr 1874 S. 16/17 und 22/23. S.C.B. 23. Geschäftsbericht für das Jahr 1874. S. 12/13.

Linie Koblenz-Stein und die Bözbergbahn übernehmen sollte. Das bisherige Aufsichtskomitee habe seine Funktion unter dem Namen „Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen" weiterzuführen.

Zur Finanzierung der aargauischen Bahnprojekte waren die beiden Eisenbahngesellschaften gezwungen, unter Solidarhaftung eine Obligationenanleihe von fünfzig Millionen Franken aufzunehmen.

b) Der Westbahnvertrag

Am 15. November 1872[91] wurde zwischen der aargauischen Regierung einerseits und der N.O.B. und der S.C.B. andererseits der sogenannte Westbahnvertrag abgeschlossen. Unter dem Namen „Aargauische Westbahn" sollte die Seetal-Wynental- und die Suhr-Wiggertalbahn zu einem selbständigen Eisenbahnunternehmen zusammengeschlossen werden.[92]

Die beiden Eisenbahngesellschaften erklärten sich unter bestimmten Bedingungen zum Bau und Betriebe der Westbahn bereit. Der Kostenvoranschlag bezifferte sich auf 7½ Millionen Franken. Die beteiligten Gemeinden sollten einen Beitrag von vier Millionen Franken leisten: 1½ Millionen fest durch Übernahme von Aktien und 2½ Millionen durch Zeichnung einer Obligationenanleihe. Sie hatten ferner bei einem eventuellen Überschreiten des Voranschlages für den betreffenden Mehrbetrag aufzukommen und denselben ebenfalls durch Obligationen zu decken. Die Obligationenanleihe sollte nach zwanzig Jahren zurückbezahlt werden und bis zu jenem Zeitpunkte jährlich mit höchstens 4 % verzinst werden, wobei der Zins dem jeweiligen Betriebsüberschusse, nach Abzug einer Zulage für den „Bau-Erneuerungsfonds", zu entnehmen wäre.

Dieser Vertrag benachteiligte die Westbahngemeinden, da der Kostenberechnung die Anlage von Bahnen II. Klasse (Normalspur mit leichterem Oberbaumaterial, leichten Schienen und Schwellen aus Tannenholz) zugrunde gelegt war. Allerdings hegte man die Absicht, die Linien eventuell als Bahnen I. Klasse zu errichten, wenn pro km Franken 12000 „hinzugerechnet" würden.

Außer dieser gewaltigen finanziellen Belastung, der ein ganz minimales Zinsenerträgnis des Aktien- und Obligationenkapitals

[91] Aargauische Gesetzessammlung Bd. VII. S. 348—359. St. A. Ag. P. d. R. R. 1872. Nr. 2942.

[92] Art. 2 des Westbahnvertrages.

gegenüberstand, hätten die Westbahngemeinden noch die Mehrkosten tragen müssen, wenn das eine oder andere Projekt als Bahn I. Klasse ausgeführt worden wäre.

Nach Art. 7 verpflichtete sich die aargauische Regierung von den betreffenden Kantonsgegenden zustimmende Erklärungen für die Erfüllung des Vertrages einzuholen.

Es ist leicht begreiflich, daß unter den obwaltenden Verhältnissen dieser Vertrag von seiten der beteiligten Gemeinden nie genehmigt worden wäre, trotzdem ihn sämtliche Vertragskontrahenten unterzeichnet hatten.[93]

Wahrscheinlich wurde er ihnen aus diesem Grunde auch gar nicht zur Ratifikation unterbreitet,[94] sondern als undurchführbar beiseite gelegt. Zudem spielten noch andere Umstände eine wesentliche Rolle, daß das Westbahnunternehmen scheitern mußte. Fast gleichzeitig machten sich die von Winterthur ausgehenden Bestrebungen bemerkbar, welche eine unabhängige Eisenbahnverbindung mit dem Genfersee herzustellen beabsichtigten. Diesen schloß sich alsbald das Eisenbahnkomitee des Suhr-Wiggertales an.[95] Ebenso schien die Seetalbahn einer baldigen Verwirklichung entgegenzugehen und sich unabhängig von anderen Eisenbahnunternehmungen konsolidieren zu können.[94]

c) Rupperswil-Wohlen.

Wie bereits erläutert, wurde das Gemeinschaftsverhältnis der S.C.B. und N.O.B. für die Bauausführung und den Betrieb[96] der im Aargau laut Südbahnvertrag zu erstellenden Bahnen vertraglich festgelegt.[97] Die Unkosten für Bau und Betrieb verteilten sich hälftig auf beide.

Kurz nach erfolgter Ratifikation des Südbahnvertrages gelangten die beiden Vertragsgesellschaften am 27. Mai 1872 in den

---

[93] Verhandlungen des Gr. R. des Kantons Aargau v. 29. 11. 1872 Verträge der Centralbahn- und Nordostbahngesellschaft mit dem Kanton Aargau, betr. die Ausführung der aargauischen Südbahn und die Gründung des aarg. Westbahnunternehmens von 1872. S. 13/14.

[94] Die Entwicklung des aarg. Eisenbahnnetzes Lenzburg 1874. S. 42.

[95] Schlußbericht über die Zwangsliquidation d. schweiz. Nationalbahngesellschaft 1878/81. S. 8.

[96] 22. Geschäftsbericht der N. O. B., umfassend d. J. 1874. S. 16/17.

[97] 20. Geschäftsbericht der N. O. B., umfassend d. J. 1872. S. 14.

Besitz der nötigen Konzession,[98] welche der Bund am 2. Juni anerkannte.

Für die Teilstrecke im Kanton Schwyz wurde die Konzession am 30. November[99] gleichen Jahres erteilt. Einzig der Kanton Zug bereitete dem geplanten Trace über Rothkreuz Schwierigkeiten; er wollte von einer Linie über Cham nach Immensee nichts wissen.[99] Vermöge des inzwischen in Kraft getretenen zweiten schweizerischen Eisenbahngesetzes (1872) konnte jedoch die Direktion der S. C. B., welcher die Ausführung der Südbahnprojekte oblag, durch den Bund direkt zu den noch ausstehenden Konzessionen von Zug und Luzern gelangen,[100] was durch Bundesbeschluß vom 16./26. Juni 1875 geschah.[101] Die technischen Vorarbeiten nahmen längere Zeit in Anspruch als erwartet, sodaß die Frist für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 1. April 1873 verlängert werden mußte.[102]

Am 17. Juni 1872 erhielt das Südbahnkomitee von den beiden Gesellschaften den Bescheid, daß sie bereit wären, bis zum 1. März 1873 die 1½ Millionen Franken betragende erste Rate der Südbahnanleihe in Empfang zu nehmen.[103] Sofort wandte sich das Komitee an die aargauische Bank.[103] Dieser lag jedoch der Einzahlungstermin zu fern, um sich auf denselben verbindlich engagieren zu können. Im Februar 1873 begannen die Verhandlungen wieder aufs neue.[104] Da sich unterdessen die Verhältnisse auf dem Geldmarkte verschlechtert hatten, mußten die Bahngesellschaften um eine Verlängerungsfrist ersucht werden.[104] Diese wurde denn auch bis zum 30. September zugestanden.[104] Weitere Verhandlungen mit der Bankdirektion ergaben die augenblickliche Unmöglichkeit,[104] die Anleihe bei der andauernden Geldknappheit annehmbar unterzubringen. Deshalb sah sich das Südbahnkomitee veranlaßt, eine weitere Fristverlängerung bis zum 31. März 1874 zu erwirken.[104]

[98] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 27. Mai 1872. Nr. 37.

[99] 1. Jahresbericht über das Unternehmen der aarg. Südbahn S. 3. Beilage zum 20. Geschäftsbericht der N. O. B., umfassend d. J. 1872.

[100] 1. Jahresbericht über das Unternehmen der aarg. Südbahn, umfassend d. J. 1872.

[101] 4. Jahresbericht über das Unternehmen der aarg. Südbahn, umfassend d. J. 1875.

[102] 2. Jahresbericht über d. Unternehmen d. aarg. Südbahn, umfassend d. J. 1873.

[103] Bericht über das Südbahnanleihen und dessen Verlegung auf die beteiligten Gemeinden. Aarau 1875. S. 3.

[104] Derselbe.

Zwecks Unterbringung der Anleihe tagte in Wildegg am 4. Oktober eine vom Südbahnkomitee einberufene Versammlung, wozu sich Abordnungen der interessierten Gemeinden eingefunden hatten.[104] Man kam zum Ergebnis, daß entsprechend den Verhältnissen des Geldmarktes die Anleihe einzig durch die Gewährung eines 5 % Zinsfußes aufgebracht werden könne. Am 17. November 1873 endlich konnte die aargauische Bank in der abschließenden Konferenz[105] die Erklärung abgeben, daß sie nun in der Lage wäre, durch Ausgabe von 5 % Obligationen zu 500 Fr. und 1000 Fr. die Vermittlung der Anleihe zu bewerkstelligen.

Anfänglich schritten die Bauarbeiten rasch vorwärts. Dann aber hinderten langanhaltende Regengüsse im Mai 1874 diese so sehr, daß der offizielle Eröffnungstermin vom 1. Juni unerfüllt verstrich.[106] In der Hauptsache waren es die Dammböschungen und Einschnitte bei Lenzburg, welche unter der Ungunst der Witterung stark zu leiden hatten. Die amtliche Kollaudation konnte deshalb erst am 13. Juni[106] vorgenommen werden, und am 23. Juni erfolgte die Betriebsübergabe[106] der ersten Sektion der aargauischen Südbahn.

d) Wohlen-Muri.

Laut Südbahnvertrag sollte als zweite Sektion das Linienstück Wohlen-Muri am 1. Juni 1875[107] betriebsfähig sein. Die technischen Vorarbeiten erreichten auf dieser Strecke noch im Laufe des Jahres 1873 ihren Abschluß.[108] Die Baupläne wurden Ende April 1874 dem Bundesrate zur Genehmigung unterbreitet, der sie am 24. Juni mit einigen unbedeutenden Modifikationen guthieß.[109]

Die Ausführung des 9,6 km langen Traces bot keine nennenswerten Schwierigkeiten,[109] sodaß der konzessionsmäßige Eröffnungstermin eingehalten werden konnte.[110]

---

[105] 2. Jahresbericht über das Unternehmen der aarg. Südbahn, umfassend das Jahr 1873.

[106] 3. Jahresbericht über das Unternehmen der aarg. Südbahn, umfassend das Jahr 1874.

[107] S. C. B. 20. Geschäftsbericht f. d. J. 1872. S. 15—18. 19. Geschäftsbericht der N. O. B., umfassend d. J. 1872. S. 6 ff.

[108] 2. Jahresbericht über d. Unternehmen d. aarg. Südbahn 1873. S. 5.

[109] 3. Jahresbericht über d. Unternehmen d. aarg. Südbahn 1874. S. 4.

[110] 4. Jahresbericht über d. Unternehmen d. aarg. Südbahn 1875. S. 7.

e) Wohlen-Bremgarten.

Die Gemeinde Bremgarten hatte sich schon Ende der fünfziger Jahre nach einer Bahnverbindung umgesehen. Sie ließ zu diesem Zwecke von der Direktion der N.O.B. ein Projekt mit Kostenberechnung für eine Linie durch den Mutschellenberg ausarbeiten.[111] Jedoch erreichte der Kostenvoranschlag eine solche Höhe, daß man nicht wagte an die Ausführung heranzugehen und dieselbe auf bessere Zeiten verschob.

Mit dem Auftauchen der Südbahnfrage wurde das alte Projekt wieder aufgegriffen und zwar mit um so größerem Eifer, als mit der Möglichkeit einer durchgehenden Eisenbahnlinie gerechnet werden konnte. Die Bestrebungen der Gegend von Bremgarten fanden auch im Südbahnvertrag vom 25. Februar 1872[112] die verdiente Berücksichtigung. Am 3. September 1873 erfolgten zwischen den Direktionen der beiden Eisenbahngesellschaften und der Einwohnergemeinde Bremgarten in Baden die vertraglichen Abmachungen.[113]

Darnach gründeten die eben erwähnten Kontrahenten unter dem Namen „Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten" eine selbständige und „anonyme Gesellschaft" mit dem Zwecke, den Bau und Betrieb dieser Zweiglinie zu übernehmen. Man beabsichtigte spätestens ein Jahr nach Inbetriebsetzung der Linie Rupperswil-Wohlen mit den Bauarbeiten zu beginnen, damit man auf der neuen Zweiglinie den Betrieb bis zum 1. Juni 1876 aufnehmen könne.

Der Kostenvoranschlag dieser 7 km langen Linie belief sich auf 1⅓ Millionen Franken. Auf Grund der im Südbahnvertrag enthaltenen Bestimmungen hatten die Eisenbahngesellschaften an die Erstellungskosten einen Beitrag von 1 Million Franken zu leisten. Der Restbetrag fiel der Gemeinde Bremgarten zur Last.[114]

---

[111] Kölliker Jakob: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857—1899.

[112] S.C.B. 20. Geschäftsbericht f. d. J. 1872. S. 15—18. 19. Geschäftsbericht der N.O.B., umfassend d. J. 1872. S. 6.

[113] Kölliker Jakob: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857—1899. S. 11—13. — S.C.B. 22. Geschäftsbericht für das Jahr 1873. S. 4—5.

[114] Kölliker Jakob: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857—1899.

Dem Unternehmen stand ein neungliedriges Exekutivkomitee vor,[115] welches sich aus je drei Verwaltungsratsmitgliedern der beteiligten Eisenbahngesellschaften und drei Mitgliedern der Gemeinde Bremgarten zusammensetzte.

Das Exekutivkomitee übertrug die Bauausführung der S. C. B. Die Bundeskonzession wurde am 16. Juni 1874 verliehen und auf ein Gesuch hin die Frist zur Eingabe der finanziellen und technischen Vorlagen bis zum 1. Februar 1875 verlängert.[116]

Am 30. Januar 1875 wurden die Pläne dem Bundesrat unterbreitet und am 19. Mai gutgeheißen.[117] Aus verschiedenen Gründen, infolge Dammsenkungen und ungenügender Arbeitsleistung seitens der Unternehmer, konnte der vorgesehene Eröffnungstermin unmöglich eingehalten werden.[118] Die Direktion der S. C. B. sah sich deshalb gezwungen, beim Bundesrate eine Fristerstreckung zu erwirken, welche bis zum 1. September 1876 gewährt wurde.[118] Durch vermehrten Energieaufwand war die Bauleitung in der Lage, die Linie innerhalb dieser Frist zu beendigen, so daß deren Eröffnung am 1. September stattfinden konnte.[119]

Für den von der Einwohnergemeinde Bremgarten zu leistenden Beitrag an die Erstellungskosten der Bahn wurde am 1. September 1875 vom Gemeinderat an die Bürgergemeinde der Antrag gestellt,[120] diese möchte auf ihre Waldungen eine Hypothek von 300 000 Franken aufnehmen. Der Antrag wurde aber mit großem Mehr verworfen. Daher mußte ein anderer Weg gefunden werden, um der vertraglichen Pflicht nachzukommen. Es gelang schließlich, den gewünschten Betrag von der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich zu erhalten.[120]

Die endgültige Ermittlung der Beteiligungssumme fand erst

---

[115] 1. Jahresbericht über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten 1875. S. 3. — S. C. B. 23. Bericht f. d. J. 1874. S. 11.

[116] 22. Geschäftsbericht der N. O. B., umfassend d. J. 1874. S. 10. S. C. B. 23. Geschäftsbericht für das Jahr 1874. S. 11.

[117] 1. Jahresbericht über d. Bahnunternehmen Wohlen-Bremgnarten 1875. S. 4.

[118] 2. Jahresbericht über d. Bahnunternehmen Wohlen-Bremgarten 1876. S. 3/5.

[119] Derselbe S. 5.

[120] Kölliker Jakob: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857—1899. S. 13/14.

im Jahre 1883 statt, wo dann die Gemeinde Bremgarten mit 233 409 Franken belastet wurde.[121]

Die ersten Jahre nach Eröffnung der Linie Wohlen-Bremgarten schlossen mit Betriebsdefiziten ab.[122] Zur Deckung verlangten die beiden Eisenbahngesellschaften von der Gemeinde Bremgarten deren Übernahme und drohten im Falle der Weigerung mit der Einstellung des Betriebes.[123]

Am 6. Juli 1878 kam es zu einer Einigung, nach welcher die S.C.B. und N.O.B. $^2/_3$ und die Gemeinde Bremgarten $^1/_3$ des Betriebsdefizites übernehmen sollten.

Da aber die Ratifikation von seiten Bremgartens nicht erfolgte, wurde die Angelegenheit vor das Bundesgericht gebracht. Dieses entschied am 11. September 1880[123] den strittigen Punkt durch Verteilung des Defizites auf die Kontrahenten nach Maßgabe ihrer Beteiligungsquote am Finanzierungskapital und zwar in der Weise, daß die Gesellschaften je $^2/_5$ und die Gemeinde Bremgarten $^1/_5$ zu tragen hatten.[123]

f) Muri-Rothkreuz-Immensee.

Die Eröffnung der Strecke Muri-Rothkreuz war durch den Südbahnvertrag auf den 1. Juni 1878 festgesetzt worden.

Da aber das südliche Endstück der aargauischen Südbahn, Rothkreuz-Immensee, erst mit der Vollendung des großen Gotthardtunnels fertig gestellt sein sollte, hielt es die Bauleitung für angebracht, den Beginn der Bauarbeiten um zwei bis drei Jahre hinauszuschieben.[124]

Der Linie Muri-Immensee war eine doppelte Aufgabe zugedacht: einmal in Rothkreuz den Anschluß an die Zürich-Luzern-Bahn und dann in Immensee denselben an die internationale Gotthardbahn herzustellen.[124]

---

[121] 9. Jahresbericht über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten 1883. S. 5.

[122] 2., 3. und 4. Jahresbericht über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten 1876—1878.

[123] 4. Jahresbericht über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten 1878. S. 3/4. — Kölliker Jakob: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857—1899.

[124] Geschäftsbericht über die Unternehmung der aargauischen Südbahn 1874. S. 5.

Da die Zufahrtslinie der Gotthardbahn noch nicht definitiv feststand, hielt es die Direktion der S.C.B. für angezeigt, beim Bundesrate eine Verlängerung der Baufrist für Muri-Immensee nachzusuchen.[125] Noch bevor eine bundesrätliche Antwort eintraf, sah sich die N.O.B. gezwungen, die S.C.B. über ihre mißlichen finanziellen Verhältnisse aufzuklären,[126] derentwegen sie notwendig das Bauprogramm einschränken müsse. Von dieser unliebsamen Überraschung wurden unter andern auch die Gemeinschaftslinien, die aargauische Südbahn und die Linie Koblenz-Stein betroffen. Man verhandelte[126] unter Leitung des Bundesrats Anderwert und fügte dem Südbahnvertrag einen Zusatz bei, welcher den geänderten Verhältnissen volle Rechnung trug.

Der nachfolgende Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 setzte als Termine fest: die Vorlage der Tracepläne und Finanzausweise für die Linien Muri-Rothkreuz-Immensee und Brugg-Hendschiken spätestens bis zum 1. Januar 1880, den Beginn der Erdarbeiten auf den genannten Linien vor dem 1. April 1880 und die Betriebseröffnung spätestens auf 1. November 1881.

Nachdem im Herbste des Jahres 1879 die bereits früher beendigten technischen und finanziellen Vorlagen eine Revision erfahren hatten,[127] wurden diese für die Strecke Muri-Rothkreuz im Dezember gleichen Jahes dem Bundesrate vorgelegt und am 17. März 1880 genehmigt.[128] Die Bauarbeiten setzten am 22. März ein. Mit diesem Moment war die zweite Rate der Südbahnanleihe von 1 Million Franken fällig geworden. Durch Abmachung wurde der Einzahlungstermin auf den 1. November 1880 verschoben, an welchem Tage die Auszahlung an die Vertragsgesellschaften erfolgte.[129] Der Eröffnungstermin konnte wegen verschiedener, durch Regen verursachter Dammrutschungen nicht eingehalten werden und erfuhr eine Verschiebung um einen Monat.[130]

Der 21. November 1881 brachte die amtliche Kollaudation und am 1. Dezember wurde die Linie dem öffentlichen Verkehr übergeben.[131]

[125] 5. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1876. S. 4.
[126] 6. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1877. S. 3.
[127] 8. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1879. S. 4.
[128] 9. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1880. S. 9.
[129] 9. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1880. S. 3.
[130] 10. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1881. S. 7.
[131] 10. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1881. S. 7.

Am letzten Teil der Südbahn, der mit der Strecke Rothkreuz-Immensee den Anschluß an die Gotthardbahn bilden sollte, begannen die Erdarbeiten am 10. August 1880.[132]

Drei Jahre vorher hatte aber das Gotthardbahnunternehmen eine Einschränkung des Bauprogramms in der Weise erfahren müssen, daß die direkte Linie Küßnacht-Immensee vorläufig unausgeführt bleiben sollte.[132]

Die Berner Konferenzen der Jahre 1877 und 1878 zwischen den Gesellschaften der Gotthardbahn und der Südbahn räumten der ersteren die „pachtweise Überlassung der Strecke Rothkreuz-Immensee" und „das Mitbenutzungsrecht der Linie Rothkreuz-Luzern" vertraglich ein.[132] Dieser Vertrag wurde auf Konzessionsdauer abgeschlossen, sollte aber mit der Eröffnung der Linie Luzern-Küßnacht-Immensee dahinfallen.[133]

Bereits Ende März des Jahres 1882 war die Linie Rothkreuz-Immensee betriebsfertig und wurde am 1. April der Gotthardbahngesellschaft übergeben.[134] Diese leistete wichtige Dienste im Herbeiführen von Bau- und Betriebsmaterial zur Vollendung der Gotthardlinie. Die amtliche Kollaudation erfolgte am 15. Mai, und die Betriebseröffnung fand am 1. Juni 1882 statt.[134]

g) Brugg-Hendschiken.

Gemäß Südbahnvertrag sollte die 10,8 km lange Verbindungslinie Brugg-Hendschiken mit der Vollendung des Gotthardtunnels dem Betrieb übergeben werden.[135] Die bezügliche Konzession wurde am 27. Mai 1872[136] erteilt und erhielt am 2. Juni gleichen Jahres die Bundesgenehmigung.[137]

Nachdem die Eisenbahnunternehmung Winterthur-Zofingen im Laufe des Jahres 1875 ihr Trace Othmarsingen-Lenzburg über das Bünztal festgelegt hatte,[138] und das Tal gleichzeitig von der Südbahnstrecke Brugg-Hendschiken bei der nämlichen Ortschaft durchquert werden sollte, machte das erstere Unternehmen der Süd-

[132] 9. Geschäftsber. ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1880. S. 10/4.
[133] 9. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1880. S. 5.
[134] 11. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1882. S. 6.
[135] 3. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1874. S. 6.
[136] 1. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1872. S. 3. St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 27. Mai 1872. Nr. 37.
[137] 1. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1872. S. 3.
[138] 3. Jahresbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1874. S. 6.

bahn den Vorschlag für einen gemeinschaftlichen Viadukt.[138] Noch im Jahre 1875 kam es zwischen den genannten Eisenbahnunternehmen zum Abschluß eines Vertrages.[139] Dieser legte das Gemeinschaftsverhältnis fest betreffend die Ausführung und den Betrieb der von beiden Gesellschaften gemeinsam zu benützenden Stationen Othmarsingen und Lenzburg, sowie der gemeinschaftlich zu betreibenden Strecke zwischen den beiden Stationen. Die Durchquerung des Bünztales sollte gemäß Projekt der Südbahn mittels eines Dammes geschehen.[139]

Im Laufe des gleichen Jahres richtete das Exekutivkomitee der aargauischen Südbahn an die Direktion der S.C.B. das Gesuch, die Linie Brugg-Hendschiken vor Ablauf des konzessionellen Eröffnungstermins schon im Jahre 1877[140] dem Betriebe zu übergeben. Zwingende Gründe vom ursprünglichen Eröffnungstermine abzuweichen waren nicht vorhanden. Daher wurde das Gesuch im abschlägigen Sinne beschieden.[141]

Am 13. September 1876 wurden die Baupläne der Verbindungslinie Brugg-Hendschiken vom Bundesrate genehmigt.[142] Dieselben mußten so frühzeitig vorgelegt werden, da wegen der vorgängigen Eröffnung der Nationalbahn[142] am 6. September 1877 die Gemeinschaftsstrecke Othmarsingen-Lenzburg es erforderte. Die Nationalbahn war in verkehrspolitischer Hinsicht ein durchaus verfehltes Unternehmen, dem nur eine kurze Lebensdauer beschieden war. Schon am 18. Februar wurde über sie auf Verlangen von vierzehn Gläubigern die Zwangsliquidation durch das Bundesgericht angeordnet.[143]

Die aargauische Südbahn besaß für die gemeinschaftlich mit der Nationalbahn erstellten Stationen Lenzburg und Othmarsingen sowie deren angrenzender Linien eine Forderung an die Liquidationsmasse.[144] Durch bundesgerichtlichen Entscheid vom 23. Mai 1879 wurde der Südbahn voller Ersatz zugesprochen, welcher im Laufe desselben Jahres voll an sie zur Auszahlung gelangte.[145]

---

[139] 4. Jahresbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1875. S. 4/5.

[140] 4. Jahresbericht über d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1875. S. 6.

[141] 4. Jahresbericht über d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1875. S. 4.

[142] 5. Jahresbericht über d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1876. S. 3.

[143] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweizerischen Nationalbahn-Gesellschaft. 1878—1881. S. 2.

[144] Jahresbericht über d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1878. S. 3/4.

[145] 8. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1879. S. 3.

Erst am 16. Mai 1881 huben die Arbeiten der Strecke Brugg-Hendschiken an.[146] Sie schritten indessen rasch vorwärts, sodaß am 29. Mai 1882 die amtliche Kollaudation stattfinden konnte, der am 1. Juni gleichzeitig mit derjenigen der verpachteten Linie Rothkreuz-Immensee die Eröffnung folgte.[147]

3. Koblenz-Stein.

Artikel 2 des Südbahnvertrages[148] bestimmte, daß die beiden Vertragsgesellschaften nach Eröffnung der Bözbergbahn gemeinschaftlich den Bau und Betrieb der Linie Koblenz-Stein zu übernehmen hätten. Durch entsprechende Abmachungen wurde der Bau und Betrieb dieser Strecke geordnet, und der N. O. B. zur Ausführung übergeben.[149]

Der Linie Koblenz-Stein-Winterthur lag die Aufgabe ob, den direkten Verkehr zwischen Basel-Waldshut und der östlichen Schweiz zu vermitteln. Das Konzessionsgesuch für die fragliche Linie wurde am 28. November 1872[150] vom Großen Rate des Kantons Aargau gutgeheißen und noch im Dezember gleichen Jahres vom Bundesrate genehmigt.[151]

Mit den technischen Vorarbeiten fing man noch im nämlichen Jahre an.[151] Die Konzession selbst bestimmte in Artikel 6 als letzten Termin für den Beginn der Bauarbeiten den 8. Juni 1875,[152] und Ende des Jahres 1877 sollte die Strecke vollendet sein.

Das von der N. O. B. gewählte Trace[153] zog sich von Koblenz aus in einem großen Bogen über Full, einem Ausläufer des Jura entlang. Verschiedene Gemeinden wünschten jedoch, daß die Linie nicht um den Berg herum, sondern mittels eines Tunnels durch denselben über Leibstatt[153] geführt werden möchte. Auf Ansuchen der aargauischen Regierung[153] wurde diese Variante in Erwägung gezogen und es wurden auch sofort die notwendigen Studien und

---

[146] 10. Geschäftsbericht ü. d. Unternehmung d. aarg. Südbahn 1881. S. 8.

[147] 11. Geschäftsbericht ü. d. Unternemung d. aarg. Südbahn 1882. S. 6.

[148] S. C. B. 19. Geschäftsbericht für das Jahr 1872. S. 19—22. 20. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1872. S. 14.

[149] 20. Geschäftsbericht d. N. O. B. umfassend das Jahr 1872. S. 14 u. 22.

[150] E. A. S. (a. F.) 7. Teil. S. 50 ff.

[151] 20. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1872. S. 6.

[152] 22. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1874. S. 4.

[153] 1. Geschäftsbericht über die Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein, umfassend das Jahr 1874. S. 3.

Kostenberechnungen dafür angehoben. Im Vergleich mit dem ursprünglichen Projekte hafteten ihr erhebliche Nachteile an. Es wäre ein 1,6 km langer Tunnel erforderlich gewesen, und in technischer Hinsicht hätten unliebsame Steigungs- und Gefällsverhältnisse sehr nachteilig gewirkt. Zudem wäre die finanzielle Mehrbelastung, gegenüber der fast horizontalen, um mehr als 1½ km längeren Linie über Full kaum gerechtfertigt gewesen.

Die unvorhergesehene Verzögerung der Bauarbeiten an der Bözbergbahn gestattete die Abgabe von technischem Personal zur Beendigung der technischen Vorarbeiten auf der Linie Koblenz-Stein nicht.[154] Dieser Umstand und die angehobenen Untersuchungen für die unzweckmäßige Tunnelstrecke Koblenz-Leibstatt zogen die technischen Vorarbeiten auf der Gesamtstrecke derart in die Länge, daß der festgesetzte Termin zur Eingabe der Tracepläne und Finanzausweise unmöglich eingehalten werden konnte. Eine nachgesuchte Fristverlängerung setzte die Fristen durch Bundesbeschluß[155] wie folgt fest: Die Tracepläne und finanziellen Vorlagen sollten nun bis zum 30. Juni 1876 dem Bundesrate vorgelegt, die Bauarbeiten bis zum 30. September in Angriff genommen werden, und die Betriebsübergabe spätestens am 8. Juni 1878 stattfinden.

Vorschriftsgemäß wurden die Pläne dem Bundesrate rechtzeitig unterbreitet[156] und mit den Erdarbeiten am 25. September begonnen.[156] Die letzteren gerieten alsbald ins Stocken, da die aargauische Regierung für die Strecke Koblenz-Leibstatt verschiedene Traceänderungen verlangte,[156] auf welche die N. O. B. nicht eingehen wollte. Zudem blieb die Genehmigung des Bundes aus.[156]

Ihrer gewaltigen Bauverpflichtungen wegen geriet die N. O. B. seit dem Jahre 1876 in eine äußerst schwierige finanzielle Lage. Die Folge hiervon war, daß sie sowohl bei der S. C. B. als auch beim Bundesrate um eine gehörige Entlastung von ihren Bauverpflichtungen nachsuchen mußte.[157] Sie war zugleich bemüht, ein Baumoratorium für ihre im Bau begriffenen oder noch zu erstellenden Linien auszuwirken. Das Direktorium der S. C. B. wil-

[154] 2. Geschäftsbericht über das Eisenbahnunternehmen Koblenz-Stein, 1875. S. 4.

[155] 2. Geschäftsbericht über das Eisenbahnunternehmen Koblenz-Stein, 1875. S. 3/4.

[156] 24. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1876. S. 3/4.

[157] 4. Geschäftsbericht über das Eisenbahnunternehmen Koblenz-Stein, 1877. S. 3/4.

ligte namentlich mit Rücksicht auf die Linie Koblenz-Stein ein.[158] Mit dem Bundesrat, den beteiligten Kantonsregierungen und den betroffenen Eisenbahnkomitees wurden gleichfalls Verhandlungen gepflogen, die am 1. Juni 1877[159] mit der vertraglichen Einräumung eines Moratoriums von seiten des Bundesrates abgeschlossen wurden, welches den Beginn der Bauarbeiten bis Ende des Jahres 1885 hinausschob.

Der Vertrag enthielt die Bestimmung, daß es dem Bundesrate nach Ablauf des Moratoriums obliegen sollte zu entscheiden, ob die N.O.B. genügend erstarkt sei zur Übernahme der Linie Koblenz-Stein, sowie der andern, dem Baumoratorium unterliegenden Linien. Ebenso sollte der Bundesrat zuständig sein zur Bestimmung der Reihenfolge der noch zu bauenden Linien. Ferner galt die Bestimmung, daß wenn sich eine andere Gesellschaft bereit erklären würde, die Linie Koblenz-Stein vor Ablauf des Moratoriums auszuführen, und sofern die N.O.B. den Bau auf den nämlichen Zeitpunkt nicht selbst an die Hand nehmen könnte, die Konzessionsübertragung an den Neuerwerber freistände.

Das Moratorium wurde am 14. Februar 1878 durch die Bundesversammlung gutgeheißen.[160]

Ende des Jahres 1885 ließ der Bundesrat die finanzielle Lage der N.O.B. durch eine Expertenkommission prüfen.[161] Da das betreffende Gutachten nicht besonders günstig lautete, glaubte er die Moratoriumsfrage durch einen Rückkauf der N.O.B. lösen zu können.[162] Diesbezüglich geführte Verhandlungen blieben jedoch erfolglos.[162]

Wie aus dem Bundesbeschluß vom 23. Juni 1887 hervorgeht, erachtete der Bundesrat die finanzielle Kraft der N.O.B. nunmehr als stark genug, um die einstigen Bauverpflichtungen einzulösen. Nachdem er bereits am 25. Oktober 1887 die Aufforderung

---

[158] 4. Geschäftsbericht über die Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein 1877. S. 3.

[159] St. A. Ag. Konferenzprotokoll des R. R. v. 8. Juni 1877. Nr. 308.

[160] 4. Geschäftsbericht über die Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein 1877. S. 4. — E. A. S. (n. F.) Bd. V. S. 28 ff.

[161] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. I. Teil 1913. S. 59/60.

[162] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. I. Teil 1913. S. 59/60.

zur Inangriffnahme der rechtsufrigen Zürichseebahn[163] an sie gerichtet hatte, folgte am 27. Juni 1888 das Verlangen, drei weitere Moratoriumslinien inklusive der Linie Koblenz-Stein bis Ende des Jahres 1895[164] betriebsfertig zu machen.

Im März 1890 setzten die Bauarbeiten ein,[165] und am 1. August 1892 fand die Eröffnung statt.[166]

B. **Die Nationalbahn.**

Die schweizerische Nationalbahn ist als Produkt der „demokratischen Aera" in Winterthur entstanden und war hauptsächlich gegen die N. O. B. und die Stadt Zürich gerichtet.[167] Hervorgegangen am 5. April 1875 aus der Fusion der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen,[168] war die Nationalbahn bestrebt, durch Erstellung einer unabhängigen Transitlinie vom Bodensee bis an den Genfersee mit den bestehenden Eisenbahngesellschaften in Konkurrenz zu treten. Dieser Absicht „arbeiteten" die meist bedrohte N. O. B. und S. C. B. „nach Möglicheit entgegen".[169]

Durch geschickten Erwerb der Gäubahnkonzession zwang die S. C. B. die Nationalbahn, an Stelle der Linie Aarau-Solothurn-Lyß eine weit ungünstigere Aarau-Suhr-Zofingen-Lyß in Aussicht zu nehmen.[169] Mangels finanzieller Mittel mußte die Nationalbahngesellschaft das geplante Projekt aufgeben. Der beabsichtigte Bau der Transitlinie blieb in Zofingen stecken.

Mit Eröffnung ihrer westlichen Sektion, Winterthur-Zofingen, die am 6. September 1877 stattfand,[170] wurde sowohl der S. C. B.

---

[163] E. A. S. (n. F.) Bd. IX. S. 386 ff.

[164] E. A. S. (n. F.) Bd. X. S. 23 ff.

[165] 8. Geschäftsbericht über die Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein umfassend das Jahr 1890. S. 3.

[166] 23. Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der N. O. B. über das Unternehmen der Bözbergbahn einschließlich der Linie Koblenz-Stein umfassend das Jahr 1892. S. 3.

[167] Brugger Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik 1909. S. 103.

[168] 1. Geschäftsbericht der schweizer. Nationalbahn 1875. S. 3.

[169] S. C. B. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates betr. Erwerbung der bisher zur Westsektion der Nationalbahn gehörigen Bahnstrecken Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau. Beilage zum 28. Jahresbericht für das Jahr 1879. S. 1—4.

[170] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz 1913 S. 52.

als auch der aargauischen Südbahn eine bestimmte Konkurrenz geschaffen, die sich für die erstere namentlich auf der Strecke Aarau-Olten-Zofingen, für die letztere auf der Linie Lenzburg-Aarau fühlbar machte. Es gelang jedoch den Bemühungen der S.C.B. nicht, diese Konkurrenzverhältnisse vertraglich zu ordnen.[171]

Die Nationalbahn wurde von der Krise der siebziger Jahre recht empfindlich getroffen. War es für sie schon außerordentlich schwierig gewesen, die erforderlichen Baukapitalien aufzubringen, so stellte sich nach erfolgter Betriebseröffnung noch ein verhältnismäßig großes Betriebsdefizit ein.[172] Die finanzielle Lage des Unternehmens verschlechterte sich derart, daß am 18. Februar 1878[173] das Bundesgericht, gestützt auf das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874[174] die Zwangsliquidation der Nationalbahn erkannte und anordnete. Der Vollzug bedeutete für die finanziell beteiligten Kantone, Gemeinden und Private einen harten Schlag. Am empfindlichsten wurden dabei die subventionierenden Gemeinden getroffen, insbesondere die vier Garantiestädte Winterthur, Zofingen, Lenzburg und Baden, welche das neun Millionen Franken betragende und durch I. Hypothek gesicherte Obligationenanleihen der Westsektion unter Zusicherung solidarischer Haftbarkeit übernommen hatten.[175] An den rund 32,5 Millionen Franken Aktien und Obligationen der Nationalbahnunternehmung waren die genannten Garantiestädte insgesamt mit Fr. 16 254 500.— beteiligt.[176]

Von den vier Nationalbahnkantonen ging der aargauische — der Kanton Schaffhausen wies, nebenbei gesagt, keine Beteiligung auf — weitaus am glücklichsten aus der Affäre hervor, da er nur

---

[171] S.C.B. Bericht für das Geschäftsjahr 1877. S. 11.

[172] Brugger Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik 1909. S. 115/116.

[173] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweiz. Nationalbahn-Gesellschaft an den hohen schweiz. Bundesrat z. H. der Bundesversammlung 1878/81. S. 1—3.

[174] A. S. (n. F.) Bd. I. S. 121 ff. Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweiz. Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1874.

[175] 1. Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der schweiz. Nationalbahn 1876. S. 6.

[176] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweiz. Nationalbahn-Gesellschaft a. d. hohen schweiz. Bundesrat z. H. der Bundesversammlung 1878/81. S. 39.

eine Gründungsaktie von Fr. 1000 besaß.[177] Die Kantone Zürich und Thurgau verfielen kraft bestehender Eisenbahnsubventionsgesetze der Beitragspflicht, wobei der erstere Fr. 50 000 und der letztere Fr. 20 000 pro km als Subventionseinheit entschädigte. Entsprechend der Kilometerzahl war Zürich mit Fr. 1506 000, und der Thurgau mit Fr. 650 000 beteiligt.[177] So sehr nun die Beteiligung des Kantons Aargau als eine verhältnismäßig verschwindend kleine bezeichnet werden muß, desto größer erscheint uns die verschiedener Gemeinden, von welchen wir interessehalber eine Anzahl anführen. Es haben sich durch Übernahme von Aktien und Obligationen (inklusive Nachsubventionsanleihen) in der Hauptsache folgende aargauische Gemeinden beteiligt.[178]

Gemeinde	Aktien	Obligationen	Total
Zofingen	1 400 000	2 720 000	4 120 000
Lenzburg	500 000	1 580 000	2 080 000
Baden	528 000	1 500 000	2 028 000
Mellingen	410 000	10 000	420 000
Kölliken	250 000	60 000	310 000
Safenwil	157 500	30 000	187 500
Suhr	120 000	40 000	160 000
	3 365 500	5 940 000	9 305 500

Aus dieser Zusammenstellung sind die verhältnismäßig hohen Gemeinde-Engagements recht deutlich ersichtlich, welche hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen waren, daß sich die Nationalbahn anfänglich größter Popularität erfreute.[179] Nach Hinzurechnung kleiner Gemeindebeteiligungen machten diese nahezu ⅓ des gesamten in das Nationalbahnunternehmen gesteckten Kapitals aus, und wir begreifen vollkommen in welch schlimme Lage die angeordnete Zwangsliquidation sämtliche Beteiligte bringen mußte.[180] Tatsächlich fehlte es auch nicht an Versuchen, das verkrachte Unternehmen zu halten, um damit eine andere drohende Gefahr, den Konkurs einzelner Gemeinden, abzuwenden.

[177] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweiz. Nationalbahngesellschaft a. d. hohen schweiz. Bundesrat z. H. der Bundesversammlung 1878/1881. S. 37.

[178] Derselbe. S. 39/40.

[179] Die Wynentalbahn: Eine Vernehmlassung des Komitee an die beteiligte Landesgegend. Menziken 1881. S. 2.

[180] Suter Rob.: Ein Wort zur Aufklärung über die Nationalbahnfrage. Aarau 1903.

Zur Aufrechterhaltung des Betriebes der Nationalbahn[181] forderte die Liquidationsbehörde von den interessierten Gemeinden und Obligationären Vorschüsse mit der Ermächtigung, dieselben in der I. Gläubigerklasse geltend machen zu dürfen.

Es ist jedoch kaum verwunderlich, daß die Opferfreudigkeit für die Nationalbahn, auf die man so große Hoffnungen gesetzt hatte, stark im Schwinden begriffen war. Der weitaus größte Teil der Gemeinden reagierte überhaupt nicht, oder war einzig gewillt, „Betriebsvorschüsse auf Masserechnung" zu leisten. Die kritische Lage veranlaßte das Bundesgericht einzuschreiten und den Bundesrat zu ersuchen, die Nationalbahnkantone zu einer diesbezüglichen Konferenz einzuladen. Diese tagte am 24. April 1878[182] in Bern und führte zu einer Einigung. Die Hälfte des auf Fr. 150 000 veranschlagten Betriebsdefizites sollte von der „Masse", die andere Hälfte von den Nationalbahnkantonen, respektive von deren Gemeinden im Verhältnis zu ihrer Beteiligung getragen werden. Auf den Kanton Aargau entfiel dabei eine Quote von Fr. 30 000.[183]

In einer späteren Konferenz vom 19. September 1878 übernahm die Bank in Winterthur, die Eidgenössische Bank in Bern und die Rheinische Kreditbank Mannheim ein weiteres Defizit im Höchstbetrage von Fr. 100 000 bis zum 15. Oktober 1879 und zwar unter dem Vorbehalte, daß dieser Betrag unter den Liquidationskosten figurieren solle.

Am 29. April 1879 wurden die Nationalbahnkantone[184] und die vier Garantiestädte von der Masseverwaltung auf die schädigenden Folgen aufmerksam gemacht, denen die Gläubiger durch eine nochmalige Betriebsfortsetzung auf Kosten der „Masse" oder durch eine fernere Kollokation der Betriebsvorschüsse in Klasse I ausgesetzt würden. Sie erklärte ferner, sie besässe hierzu keine Ermächtigung und lehnte entschieden die Verantwortung ab, den Betrieb nach dem 15. Oktober 1879 auf Masserechnung weiter zu gestatten, bis das Unternehmen einen Erwerber gefunden haben würde.

Als solche konnten nur die S. C. B. und N. O. B. ernstlich in Frage kommen. Auf die Initiative des Gemeinderates von Zo-

[181] Schlußbericht a. a. O. S. 82 ff.

[182] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 25. April 1878. Bericht an den Großen Rat. Nr. 873.

[183] Schlußbericht a. a. O. S. 86.

[184] Derselbe. S. 86/87.

fingen befaßte sich die S.C.B. mit der Betriebsübernahme eines Teils der Westsektion der Nationalbahn.[185] Diese Absicht wurde jedoch von der Gesellschaft der „Westschweizerischen Bahnen" (Suisse Occidentale) und derjenigen der bernischen Jurabahn durchkreuzt, welche ihrerseits bemüht waren, den Betrieb der Nationalbahn an sich zu ziehen. Die gegenseitigen Interessen führten zu einer Konvention, der sogenannten „Union Commerciale",[186] der auch die N.O.B. beitrat. Die vier Eisenbahnverwaltungen erreichten mit der Union Commerciale, daß keine der Gesellschaften die Nationalbahn auf Kosten der andern ausbeuten durfte. Mit Abschluß dieser Konvention war für die Suisse Occidentale und die Jurabahn die befürchtete Konkurrenz ausgeschaltet worden; dieselben zogen sich nun freiwillig aus der Reihe der Erwerber der Nationalbahn zurück.

Auf Anregung der aargauischen Regierung[187] fand am 23. Dezember 1878[188] in Bern eine Konferenz statt, an welcher die Betriebsübernahme der Nationalbahn durch die N.O.B. und S.C.B. erörtert wurde. Außer den beiden Eisenbahngesellschaften nahmen an dieser Konferenz teil Vertreter des Bundesrates, der Regierungen der Kantone Aargau und Zürich, sowie der vier Garantiestädte. Die beiden Gesellschaften erklärten sich unter gewissen Voraussetzungen und noch zu vereinbarenden Bedingungen bereit, den Betrieb zu übernehmen, oder auch gegebenenfalls die Bahn eigentümlich zu erwerben. Am 14. Januar 1879[189] fand eine weitere Konferenz statt, auf welcher sich die Delegierten der genannten Eisenbahngesellschaften zugunsten des käuflichen Erwerbes entschieden.

Sämtliche Versuche, die Nationalbahn als Ganzes zu erhalten, scheiterten völlig. Ein letzter Anhieb hierzu wurde vom Kanton Aargau[190] in Verbindung mit dem Kanton Zürich durch die am 29. Juni und 2. Juli in Baden stattgehabten Konferenzen versucht,

[185] S.C.B. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates betr. Erwerbung der bisher zur Westsektion der Nationalbahn gehörigen Bahnstrecken Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau. S. 1—4.

[186] Schlußbericht a. a. O. S. 100—103. S.C.B. Beilage zum 28. Jahresbericht für das Geschäftsjahr 1879. S. 2.

[187] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 26. Dezember 1878. Nr. 2540.

[188] Schlußbericht a. a. O. S. 100.

[189] Derselbe. S. 102.

[190] St. A. Ag. P. d. R. R. 1879 Nr. 1396, 1451, 1482, 1499, 1506. Schlußbericht a. a. O. S. 160.

anläßlich welchen 16 zürcherische und 13 aargauische Nationalbahngemeinden ein interkantonales Komitee zwecks Ersteigerung der gesamten Nationalbahnunternehmung gebildet hatten.

An der vom Bundesgericht auf den 30. August 1879 festgesetzten Versteigerung[191] traten außer dem interkantonalen Komitee noch zwei weitere Reflektanten auf: Die N.O.B. für die Gesamtunternehmung und die eidgenössische Bank in Verbindung mit der Gemeinde Winterthur für die Ostsektion.[192] Laut Steigerungsbedingungen[193] betrug der Anschlagspreis für die Ostsektion 4½ Millonen Franken, derjenige der Westsektion 1 Million Franken.

Das interkantonale Komitee erhielt für 1 Million Franken die Westsektion zugeschlagen[194] und blieb als Meistbieterin der Ostsektion mit Fr. 3 400 000.— belastet, bis am 26. September der nachträgliche Zuschlag durch das Bundesgericht erfolgte.[195] Trotz mehrmaliger Verlängerung der für die Ratifikation vorgesehenen Frist sah sich das interkantonale Komitee am 26. Januar 1880 genötigt, dem Bundesgerichte davon Kenntnis zu geben, daß es ihm unmöglich sei, die Ratifikation von seiten der Gemeinden zu erhalten.[196] Aus diesem Grunde verfiel auch die 20 Tage vor dem Steigerungstermin hinterlegte Barkaution von Fr. 50 000.— der Bundeskasse.[196]

Die zweite Steigerung wurde auf den 15. März 1880 angesetzt.[197] Als Bewerber für die Ostsektion trat wiederum die eidgenössische Bank, für die Westsektion die N.O.B. auf. Beide erhielten auf ihre Angebote, erstere mit Fr. 3 150 000.—, letztere mit Franken 750 000.— durch bundesgerichtlichen Beschluß vom 17. April den Zuschlag.[198]

Noch vor Ablauf der Ratifikationsfrist knüpfte die Eidgenössische Bank mit der N.O.B. betreffs der Abtretung der gesteigerten Ostsektion Verhandlungen an. Diese zeitigten das Resultat, daß am 17. Juni die Ostsektion zu gleichen Bedingungen, wie sie von der Bank ersteigert worden war, an die N.O.B. überging.[199]

[191] Schlußbericht a. a. O. S. 159—166.
[192] Derselbe S. 160.
[193] Derselbe S. 154—159.
[194] Derselbe S. 163.
[195] Derselbe S. 164.
[196] Derselbe S. 166.
[197] Derselbe S. 166—177.
[198] Derselbe 174/175.
[199] Derselbe S. 175.

Die Konzessionsübertragung der Westsektion geschah durch den Bundesratsbeschluß vom 14. Mai 1880[200] und diejenige der Ostsektion am 15. Juli.[201] Unmittelbar daran schlossen sich die Eigentumsüberweisungen an, für die Westsektion am 31. Mai,[202] für die Ostsektion am 1. Oktober des gleichen Jahres.

Schon bevor die N.O.B. in den Besitz des gesamten Nationalbahnnetzes gelangt war, hatte sie im Jahre 1879 mit der Centralbahn in bezug auf den eventuellen neuen Erwerb ein Abkommen getroffen,[203] nach welchem sie sich mit der Direktion der S.C.B. in der Weise verständigt hatte, daß sie der Centralbahn die Linie Suhr-Zofingen abtreten, und ihr für die Gemeinschaftsstrecke Suhr-Aarau entweder das Miteigentums- oder Mitbenützungsrecht einräumen würde.

Mit dem Übergang der Nationalbahn an die N.O.B. wurden die Bestimmungen des Südbahnvertrages über die Strecke Aarau-Suhr-Zofingen hinfällig. Sie lauteten[204] bekanntlich auf Baubeteiligung der N.O.B. und S.C.B. mit einer halben Million Franken.

Um einen Spottpreis war das Nationalbahnunternehmen gerade seinem Gegner in die Hände gefallen. Gewaltige Verluste trafen die Aktionäre und Obligationäre. Dem insgesamt 32½ Millionen Franken betragenden Aktien- und Obligationenkapital stand ein Verkaufspreis von bloß Fr. 3 800 000.— gegenüber, im ganzen also ein Verlust von mehr als 28 Millionen Franken. Am schwersten litten natürlich die Nationalbahngemeinden und unter diesen am meisten die vier Garantiestädte Winterthur, Zofingen, Lenzburg und Baden. Die vom Bundesgericht festgesetzte Konkursdividende des 9 Millionen-Obligationenanleihens der Westsektion, welches besagte Garantiestädte allein und unter Zusicherung solidarischer Haftbarkeit übernommen hatten, betrug nur 8,2%,[205] trotzdem es hypothekarisch sichergestellt war.

---

[200] B. Bl. 1880. Bd. III. S. 145. — E. A. S. (n. F.) Bd. VI. S. 20.

[201] Schlußbericht a. a. O. S. 182. — E. A. S. (n. F.) Bd. VI. S. 59.

[202] B. Bl. 1880. Bd. III. S. 145.

[203] S. C. B. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates betr. Erwerbung der bisher zur Westsektion der Nationalbahn gehörigen Bahnstrecken Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau. S. 1—4. Beil. z. 28. Jahresbericht f. d. Geschäftsjahr 1879.

[204] S. C. B. 21. Geschäftsbericht f. d. Jahr 1872. S. 19—22.

[205] Schlußbericht a. a. O. S. 247—250.

Da die drei aargauischen Garanten ihre Verpflichtungen unmöglich erfüllen konnten, erklärten sie sich insolvent.[206] Es drohte sowohl ihnen als auch der Gemeinde Winterthur, welch letztere gemäß der Solidargarantie nun für die aargauischen Gemeinden haftete, das schwarze Gespenst des Konkurses. Um das Verhängnis abzuwenden, suchte die aargauische Regierung[207] Hilfe in Zürich. Die Verhandlungen mit der dortigen Regierung führten jedoch zu keinem Ziel; denn es gelang nicht, sich über die Höhe eines Beitrages an die arg bedrängten Gemeinden zu verständigen; die aargauische Regierung wollte zudem unter keinen Umständen die Einsichtnahme in den Finanzhaushalt der Städte Baden, Lenzburg und Zofingen zugestehen, welche Zürich verlangt hatte.

Die zürcherische Regierung rief nun mit einem Gesuch vom 20. Januar 1883 die Intervention des Bundesrates an.[208] Dieser beauftragte eine Expertenkommission mit der Untersuchung der finanziellen Lage der vier Garantiestädte. Das abschließende Urteil der Experten vom 15. Oktober 1883 stellte fest, daß der finanzielle Ruin ohne die Hilfe des Bundes nicht mehr abzuwenden sei. Auf Grund dieses Gutachtens gewährte die Bundesversammlung am 21. Dezember 1883[209] beiden Kantonen ein Darlehen von Franken 2400000 zu Handen der vier Garantiestädte, welche diese Summe zur Begleichung der Restschuld des Garantieanleihens verwenden sollten. Dafür mußten die beiden dem Bund 3½ % Annuitäten bezahlen; diese setzten sich aus einem 2½ % Zins und einer 1 % Amortisationsquote zusammen.

In den Jahren 1901—1904 wurde die Frage des besagten Darlehens in der Bundesversammlung wieder aufgeworfen, indem die Kantone Aargau und Zürich[210] ein Gesuch um Erlaß der noch übrig bleibenden Anleihesumme gestellt hatten. Das Ansuchen fand aber nur teilweise Berücksichtigung, insofern als der Zinsfuß auf 1½ % reduziert wurde.[211]

---

[206] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 23. Oktober 1882. Nr. 2081.

[207] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 12. Februar 1883. Nr. 274.

[208] Brugger Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik 1909. S. 121/122.

[209] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 28. Dezember 1883. Nr. 2350.

[210] Suter Rob.: Ein Wort zur Aufklärung über die Nationalbahnfrage. Aarau 1903. S. 1.

[211] Amtliches Stenographisches Bulletin der schweiz. Bundesversammlung 1904. Bd. XIV. S. 600.

Winterthur-Baden-Lenzburg-Suhr-Zofingen, Suhr-Aarau.

Das Eisenbahnkomitee des Suhr-Wiggertales bewarb sich am 22. Februar 1872[212] bei der aargauischen Regierung um die Konzession einer Eisenbahn Aarau-Suhr-Kölliken-Safenwil nach dem Wiggertal, die ihm der Große Rat am 28. Februar 1872[213] gewährte und am 12. Juni[214] vom Bundesrat gutgeheißen wurde.

Im folgenden Jahre jedoch ging die Konzession an die in Baden gegründete Eisenbahnunternehmung „Winterthur-Zofingen" über,[215] welche ihrerseits am 22. September 1873[216] die Bundeskonzession für die Linie Winterthur-Lenzburg-Zofingen und für die Zweiglinie nach Aarau erhalten hatte. Durch Fusion der Eisenbahnunternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen entstand am 5. April 1875[217] die schweizerische Nationalbahngesellschaft. Die erforderlichen Neuübertragungen der Konzessionen geschah durch die Bundesversammlung am 1. Juni 1875.[218] Im Laufe des Jahres 1875 wurden die Tracepläne der westlichen Sektion der Nationalbahn mit Ausnahme von drei Teilstrecken, die infolge Kreuzung oder Parallelführung mit andern Eisenbahnstrecken der N.O.B. und aargauischen Südbahn eine gewisse Verzögerung mit sich bringen mußte, dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt und von diesem gebilligt.[219] Hierauf schritt man zu den Expropriationen, welche aber nicht ganz nach Wunsch der Direktion der Nationalbahn verliefen. Der Grunderwerb stieß namentlich im Aargau auf eine „zähe und wenig nachgiebige Haltung der Grundbesitzer".[220] Nur durch Erhöhung der Entschädigungsquote gelang es diese zu überwinden. Im folgenden Jahre erreichte die Tracierung ihr Ende, und die noch fehlenden Expropriationen gelangten zur Durchführung.[221]

---

[212] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 22. Februar 1872. Nr. 428.

[213] E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 694—704. — St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 28. Februar 1872. Nr. 921.

[214] E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 704.

[215] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweiz. Nationalbahngesellschaft 1878/81. S. 8. E. A. S. (n. F.) Bd. I. S. 78.

[216] E. A. S. (n. F.) Bd. I. S. 153.

[217] 1. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1875. S. 3.

[218] E. A. S. (n. F.) Bd. III. S. 133, 225.

[219] 1. Geschäftsbericht d. schweiz. Nationalbahn 1875. S. 18.

[220] 1. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1875. S. 24.

[221] 2. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1876. S. 8.

Noch während des Jahres 1875 wurden die Erdarbeiten in Angriff genommen.[222] Infolge unvermeidlicher Kollision mit andern Unternehmungen sah sich schon die Direktion der „Winterthur-Zofingen" gezwungen, verschiedene Verträge abzuschließen, welche die Regelung der Anschlußverhältnisse zum Gegenstand hatten. Wir führen dieselben nur an, soweit sie den aargauischen Anteil der Westsektion betreffen.

Bezüglich der Gemeinschaftsstrecke Otelfingen-Baden wurde zwischen N.O.B. und „Winterthur-Zofingen" am 9. Januar 1875 vereinbart,[223] daß die Gemeinschaftslinie von der N.O.B. doppelspurig ausgeführt werde, wogegen die Nationalbahn an die Baukosten einen Beitrag von Fr. 1 283 300.— zu leisten habe.[224]

Im weiteren berührte die Nationalbahn die projektierte Linie Brugg-Hendschiken und die sich bereits im Betriebe befindliche Linie Rupperswil-Wohlen-Muri der aargauischen Südbahn auf der Strecke Mägenwil-Othmarsingen-Lenzburg. Dieser Umstand erheischte wiederum eine vertragliche Regelung der Bau- und Betriebsverhältnisse. Nach verschiedenen Unterhandlungen kam am 20. Oktober 1875 endgültig ein Vertrag „über den Bau und Betrieb der gemeinsamen Stationen Othmarsingen und Lenzburg und angrenzenden Bahnstrecken" zustande.[225]

Betreffs der Einmündung der Zweiglinie Suhr-Aarau in den Aarauer Bahnhof stellten sich ebenfalls Unterhandlungen mit der N.O.B. als notwendig heraus. Als diese erfolglos verliefen, wandte sich die Nationalbahn direkt an den Bundesrat und verlangte, gestützt auf Art. 30 des Eisenbahngesetzes von 1872,[226] den Betriebsanschluß in Aarau.[227] Dieser mußte dann auch von der N.O.B. zugestanden werden. Endlich wurden 1876 zwischen der S.C.B. und der Nationalbahn über die Mitbenützung des Bahnhofs Zofingen Verhandlungen geführt.[228] Ein bezüglicher Vertragsabschluß erfolgte im Laufe des Jahres 1877, gemäß welchem

[222] 1. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1875. S. 19.

[223] 22. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1874. S. 7 u. 8. 1. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1875. S. 20.

[224] 2. Geschäftsbericht der schweiz.. Nationalbahn 1876. S. 14.

[225] 4. Jahresbericht über das Unternehmen der aarg. Südbahn für das Jahr 1875. S. 4/5. 1. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1875. S. 21/22.

[226] Art. 30 E.A.S. (n.F.) Bd. I, S. 7 ff.

[227] 2. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1876. S. 104/105.

[228] S.C.B. 25. Geschäftsbericht über das Jahr 1876. S. 12.

die schweizerische Nationalbahn die erforderliche Erweiterung der Gleisanlagen auf der Station Zofingen auf eigene Kosten zu übernehmen hatte.[229]

Nachdem die Ostsektion der Nationalbahn schon am 17. Juli 1875[230] dem öffentlichen Betrieb übergeben werden konnte, erfolgte am 6. September 1877[231] die Eröffnung der Westsektion Winterthur-Baden-Lenzburg-Suhr-Zofingen und der Zweiglinie Suhr-Aarau.

C. Die Nordostbahn.

1. Winterthur-Koblenz.

Die Initiative für die Linie Winterthur-Koblenz ging von der demokratischen Stadtgemeinde Winterthur aus, welche eine direkte und von der N.O.B. unabhängige Bahnverbindung mit Basel und der badischen Staatsbahn in Waldshut im Auge hatte.[232]

Das dort gebildete Eisenbahnkomitee erhielt vom Kanton Zürich am 25. Oktober 1870[233] die Konzession für eine Linie Winterthur-Rorbas-Glattfelden-aargauische Kantonsgrenze bei Weiach, der der Bundesrat im Dezember des nämlichen Jahres die Genehmigung erteilte.[234] Für das aargauische Teilstück Weiach-Koblenz wurde durch Großratsbeschluß vom 26. November 1870[235] die Konzession ebenfalls gewährt.

Nun besaß aber die N.O.B. seit dem Jahre 1852 außer der Konzession für die Linie Zürich-Winterthur noch ein Prioritätsrecht.[236] Auf Befragen der zürcherischen Regierung[237] bekundet sie, darauf nicht verzichten zu wollen, sondern den Bau und Betrieb der fraglichen Linie selbst zu übernehmen.[237]

---

[229] S. C. B. 26. Geschäftsbericht über das Jahr 1877. S. 12. 2. Geschäftsbericht der schweiz. Nationalbahn 1876. S. 15.

[230] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweiz. Nationalbahngesellschaft 1878/81. S. 52.

[231] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913. S. 52.

[232] 19. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1871. S. 4. Brugger Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik 1909. S. 23.

[233] E. A. S. (a. F.) VI. Teil. S. 438.

[234] E. A. S. (a. F. VI. Teil. S. 448.

[235] E. A. S. (a. F.) VI. Teil. S. 397 ff. St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 26. November 1870. Nr. 678.

[236] 19. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1871. S. 4.

[237] Brugger Max a. a. O. S. 92.

Das Winterthurer Eisenbahnkomitee glaubte sich berechtigt, an die nun notwendig gewordene Konzessionsübertragung an die N.O.B. verschiedene Bedingungen knüpfen zu dürfen, welche der zukünftigen Gestaltung der Winterthurer Bestrebungen hätten zum Nutzen gereichen müssen.[238] Die Direktion der N.O.B. war nicht gewillt, darauf einzugehen. Es entwickelte sich ein mehrere Monate dauernder Konflikt, der endlich durch Vermittlung der aargauischen Regierung[238] beigelegt werden konnte. Unter bestimmten Bedingungen sollte nun der N.O.B. sowohl die zürcherische als auch die aargauische Konzession zuerkannt werden. Gemäß der getroffenen Übereinkunft übertrug der Kanton Zürich am 7. Oktober 1871[239] die gewünschte Konzession, desgleichen der Aargau am 25. September 1871[240] an die N.O.B. Endgültige Genehmigung fanden die Konzessionsübertragungen durch den Bundesratsbeschluß vom 11. Dezember 1871.[241]

Laut Konzessionsbestimmung sollten die Erdarbeiten vor dem 30. Juni 1872 in Angriff genommen werden.[242] Ferner sollte die neue Linie beim nördlichen Tunnelausgang vor Koblenz in die Linie Turgi-Waldshut einmünden.[243] Die Tracepläne konnten den beiden Regierungen verhältnismäßig rasch zur Genehmigung vorgelegt werden. Dies geschah am 21. April 1872[241] bei der Zürcher, und am 17. Mai[244] bei der aargauischen Regierung. Von letzterer wurden sie anstandslos gebilligt,[244] während erstere die Tracerichtung in ihrem Gebiet ablehnte.[245] Durch Petitionen verschiedener Gemeinden gestützt, suchte die N.O.B. die von ihr gewählte Richtung zur Annahme zu bringen,[245] indem sie außerdem mittels eines sachlich begründeten Gesuches an den zürcherischen Kantonsrat herantrat. Alle Bemühungen blieben jedoch erfolglos. Und da unterdessen auch das Eisenbahngesetz von 1872 erschienen war, zog die N.O.B. das Gesuch zurück, um es direkt an die Bundesbehörde

---

[238] 19. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1871. S. 5. — St. A. Ag. P. d. R.-R. vom 4. August 1870. Nr. 1880.

[239] E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 827

[240] E. A. S. (a. F.) VII. Teil S. 393 ff. — St. A. Ag. P. d. R. R. 1871. Nr. 2171. P. d. Gr. R. vom 25. September 1871. Nr. 795.

[241] E. A. S. (a. F.) VII. Teil S. 316. — 19. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1871. S. 5/6.

[242] 19. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1871. S. 6.

[243] Brugger Max a. a. O. S. 95.

[244] 20. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1872. S. 4.

weiterzuleiten.[246] Noch vor Ablauf der für den Beginn des Baues festgesetzten Frist erbrachte die N.O.B. den Nachweis, daß diese Arbeiten bereits in Angriff genommen seien, und daß die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stünden.[246]

Der Streit um das Trace im Zürcher Gebiet fand seine Erledigung[247] in einer vom schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement einberufenen Konferenz vom 28. August 1873.

Nachdem das Trace endgültig festgelegt war, ging die N.O.B. das Versprechen ein, den Bau der Linie tunlichst zu fördern, damit der Betrieb auf derselben am 1. Mai 1876 aufgenommen werden könnte,[248] sofern der Bau des Dettenbergtunnels keine Verzögerung verursachen würde.

In bezug auf die Einmündung in die Station Koblenz bestand noch eine kleine Differenz mit dem Aargau.[249] Aus Sicherheits- und eisenbahntechnischen Gründen hielt es die Direktion der N.O.B. für angezeigt, abweichend von der Konzession eine direkte Einfahrt zu verlangen, ein Forderung, der im beantragten Sinne entsprochen wurde.[250]

Im Verlaufe der Ausführung traten Hemmnisse verschiedener Art auf. Einige Schwierigkeiten bot der Tunnelbau; hauptsächlich waren es aber die ungünstigen Witterungsverhältnisse im Frühling 1876, welche namentlich dem Rhein entlang große Rutschungen verursachten. Eine größere beim Dorfe Rietheim[251] hatte sogar eine Verlegung des Traces zur Folge.

Diese widrigen Umstände verzögerten die Eröffnung der Linie Winterthur-Koblenz um drei Monate. Die amtliche Kollaudation fand am 26. Juli 1876 statt,[252] und am 1. August wurde der regelmäßige Betrieb aufgenommen.[253] Die Gesamtlänge beträgt 48,3 Kilometer mit 14 Stationen, wovon fünf im Kanton Aargau liegen.[254]

---

[245] 20. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1872. S. 4/5.
[246] 20. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1872. S. 5.
[247] 20. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1872. S. 3/4.
[248] 21. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1873. S. 4
[249] 21. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1873. S. 69.
[250] 22. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1874. S. 4.
[251] 23. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1875. S. 91.
[252] 24. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1876. S. 3.
[253] 24. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1876. S. 63/64.
[254] 20. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1872. S. 8.

2. Baden-Otelfingen-Niederglatt.

Die Ausführung dieser Linie als Bestandteil des Eisenbahnnetzes der N.O.B. wurde in der Generalversammlung vom 28. September 1872 beschlossen.[254] Alsbald folgte die Erledigung der gesetzlichen Formalitäten. Am 30. November 1872[255] erteilte der Große Rat des Kantons Aargau die Konzession für das aargauische Teilstück, und am 30. Dezember des gleichen Jahres erteilte der Bund die Genehmigung.[256]

Die Pläne der Traceanlage wurden derart gefördert, daß sie dem aargauischen Regierungsrat schon am 6. März 1873[257] vorgelegt werden konnten. Dieser knüpfte an ihre Zusage die Bedingung, daß die Station Killwangen der Linie Zürich-Baden westwärts in der Richtung nach Neuenhof verlegt werden sollte. Da diese Verlegung keineswegs die fragliche Linienführung berührte und überdies unabhängig davon hätte geltend gemacht werden können, lehnte die Direktion der N.O.B. die Bedingung ab und beantragte bundesrätlichen Entscheid,[258] der auch in ihrem Sinn ausfiel.

Betreffs des Konzessionserwerbs für das auf dem zürcherischen Kantonsgebiet gelegene Teilstück wurde die N.O.B., gestützt auf das Eisenbahngesetz von 1872, beim Bund direkt vorstellig. Laut Bundesbeschluß vom 23. September 1873[259] entsprach dieser dem Ansuchen. Alsbald gelangten die Baupläne der aargauischen Strecke Baden-Otelfingen zur Vorlage an den Bundesrat.[260] Da aber inzwischen die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen die Strecke Otelfingen-Baden in ihr Projekt eingeschlossen hatte, wurde die N.O.B. vom „technischen Inspektorat der schweizerischen Eisenbahnen" auf diesen Umstand behufs einer zwischen den beiden Gesellschaften zu erzielenden Verständigung aufmerksam gemacht.[261] Die gegenseitigen Interessen brachten diesbezügliche Unterhandlungen in Gang, wobei das Eisenbahndepartement den Vorbehalt

---

[255] E. A. S. (a. F.) VIII. Teil. S. 85. — St. A. Ag. P. d. R. R. vom 9. Dezember 1872. Nr. 2887. P. d. Gr. R. vom 30. November 1872. Nr. 134.

[256] E. A. S. (a. F.) VIII. Teil. S. 95.

[257] 20. Geschäftsbericht d. N. O. B. umfassend d. J. 1872. S. 8. St. A. Ag. P. d. R. R. Eisenbahnber. a. d. Gr. R. 17. März 1873. Nr. 699.

[258] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 16. November 1874. Nr. 2523.

[259] 21. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1873. S. 8.

[260] 22. Geschäftsbericht d. N. O. B., umfassend d. J. 1874. S. 6.

[261] 22. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1874. 1874. S. 6.

eigener Entschließung machte. Den Abschluß bildete ein am 9. Januar 1875 zustandegekommener Vertrag zwischen der N.O.B. und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen, der nachmaligen Nationalbahngesellschaft.[261] Danach sollte die Strecke Baden-Otelfingen nach den von der N.O.B. entworfenen Plänen mit doppelter Spur und von dieser allein ausgeführt werden, und zwar so, daß die Betriebsübergabe spätestens bis zum 31. Dezember 1876 erfolgen könne. Im weiteren enthielt der Vertrag Bestimmungen finanzieller und betriebstechnischer Natur.

Die ursprünglich beim Bundesrate zur Genehmigung vorgelegten Tracepläne der Teilstrecke Baden-Otelfingen erfuhren durch den Vertragsabschluß etwelche Änderungen und konnten am 27. Februar respektive 13. April 1875[262] endgültig eingereicht werden. Ihre Annahme erfolgte am 9. Juni und 3. August beziehungsweise am 22. September für die Strecke Otelfingen-Niederglatt.[263] Mit den Bauarbeiten wurde am 29. Juli bei Wettingen begonnen.[264]

Aus betriebstechnischen Gründen mußte die N.O.B. ihre Hauptlinie Zürich-Baden verlegen,[265] weil die Bahnhofanlagen in Baden die durch Einmündung der beiden neuen Linien bedingten Erweiterungen kaum zuließen. Nach eingehender Prüfung kam die Direktion der N.O.B. zu folgender Lösung.[266] Die Strecke Baden-Neuenhof der Hauptlinie sollte auf das rechte Limmatufer verlegt werden. Dabei war die Station Wettingen unabhängig von der Nationalbahn als Anschluß- und Auswechslungsstation vorgesehen, weil die Örtlichkeit daselbst eine zweckmäßige Vergrößerung der Stationsanlagen sehr leicht ermöglichte. Auf diese Weise kamen die nachteiligen Kurven auf dem linken Limmatufer in Wegfall.

Die Bautätigkeit der N.O.B. war im Jahre 1877 eine sehr eingeschränkte.[267] Sie beruhte in der Hauptsache in der Vollendung der Linie Niederglatt-Wettingen und der angeführten Streckenverlegung Baden-Neuenhof.

Die Betriebseröffnung der neuen Linie Baden-Otelfingen-Niederglatt fand am 1. Oktober 1877 in Verbindung mit der Eröffnung der verlegten Strecke der Hauptlinie Zürich-Baden statt.[268]

[262] 22. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1874. S. 9.
[263] 23. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1875. S. 5.
[264] 23. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1875. S. 92.
[265] 22. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1874. S. 8/9.
[266] 22. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1874. S. 8/9.
[267] 25. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1877. S. 51.
[268] 25. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend d. J. 1877. S. 53.

D. Die Seetalbahn.

Die Bestrebungen für eine Seetalbahn reichen bis in den Anfang der fünfziger Jahre zurück. Sie wurden erstmals angeregt, als es anläßlich der Begutachtung des schweizerischen Eisenbahnnetzes durch die technischen Experten Stephenson und Swinburne galt, Luzern mit dem Aaretal zu verbinden.[269] Bekanntlich erhielt damals die Linienführung durch das Wiggertal den Vorzug.

Am 10. Oktober 1852 drang in einer in Lenzburg abgehaltenen Eisenbahnversammlung die Ansicht durch, daß die Bahnverbindung des Aaretals mit Luzern einzig durch das Seetal gelegt werden sollte.[270] Nur zu leicht gelang es aber der S.C.B. mit der Richtung über Zofingen die Oberhand zu behalten (vergl. S. 47) und vom Aargau die daherige Konzession am 4. November 1853[271] zu erreichen; dieser hätte aber alles daran setzen sollen, die Luzernerlinie durch das Seetal zu bekommen, besonders nachdem der Bözberg gegenüber dem Hauenstein hatte zurücktreten müssen.[272]

Ungefähr ein Jahrzehnt später tauchte das Projekt einer Diagonalbahn (Basel-Brugg-Cham-Gotthard)[273] auf mit technischen Untersuchungen im Gefolge; die Tracierichtung von Brugg nach Cham wurde aber noch nicht definitiv festgelegt und konnte demnach entweder durch das See-Wynen-Bünz- oder durch das Reußtal gewählt werden.[274]

Einen bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung des aargauischen Eisenbahnwesens hatte der Abschluß des Gotthardbahnvertrages.[275] Von dem Momente an, als das Gotthardunternehmen sichere Gestalt anzunehmen begann, wurden alte und neue Projekte mit vermehrtem Eifer verfochten. Das Bestreben, einen möglichst günstigen Anschluß an die Gotthardlinie zu erhalten, suchte sich überall durchzusetzen.

Im Seetal blieb man diesen Bestrebungen gegenüber durchaus nicht gleichgültig. Ein daselbst gebildetes Eisenbahnkomitee richtete zuhanden einer noch zu bildenden Gesellschaft am 16. Mai 1871[276] ein Konzessionsgesuch an die Regierung für den Bau einer

[269] Die Entwickl. d. aarg. Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874. S. 12.
[270] Die Entwickl. d. aarg. Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874. S. 17.
[271] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 4. November 1853. Nr. 214.
[272] Die Entwickl. d. aarg. Eisenbahnn., Lenzburg 1874. S. 17/18 und 23.
[273] Vergleiche S. 144.
[274] Die Entwickl. d. aarg. Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874. S. 29.
[275] Die Entwickl. d. aarg. Eisenbahnnetzes, Lenzburg 1874. S. 32.
[276] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 16. Mai 1871. Nr. 1141.

Eisenbahn von Beinwil (Kantonsgrenze) dem linken Ufer des Hallwilersees entlang über Seon nach Lenzburg. Der Große Rat entsprach dem Gesuche am 25. Mai;[277] am 7. Juni[278] wurde dann die luzernische Konzession für die Strecke Beinwil-Emmenbrücke erteilt.

Der nördliche Anschluß einer Seetalbahn an die N.O.B. erschien insoweit gesichert, als ein Eisenbahnkomitee für die Zweiglinie Lenzburg-Wildegg bereits seit dem 27. November 1869[279] im Besitze einer diesfälligen Konzession war. Zwecks direkten Anschlusses an die Bözbergbahn wurde dem Seetalbahnkomitee am 30. November 1871[280] die nachgesuchte Konzession für die Verbindungslinie Bözenegg-Rupperswil erteilt.

In Seengen hatte sich ein weiteres Eisenbahnkomitee gebildet, welches zu Beginn des Jahres 1872 ein Konzessionsgesuch für eine rechtsufrige Seetalbahn Lenzburg-Siegesmühle-Meisterschwanden einreichte.[281] Die nachgesuchte Konzession wurde am 28. Februar 1872[282] erteilt. Diese durfte jedoch nur ausgewirkt werden, wenn das für eine linksufrige Seetalbahn bestehende Komitee von seinem Prioritätsrecht keinen Gebrauch machen sollte. Im Südbahnvertrag vom 25. Februar 1872[283] stand bezüglich der Seetalbahn die Bestimmung, daß die N.O.B. und S.C.B. verpflichtet seien, ein Drittel an die Bau- und Betriebsmaterialkosten zu leisten, sofern die Seetalbahn in die Südbahn einmünden würde.

Auf Veranlassung des Seetalbahnkomitees verfaßte Ingenieur Dietler, der nachmalige Gotthardbahndirektor, im Jahre 1874 ein Rentabilitätsgutachten[284] über die geplante Bahn von Lenzburg nach Emmenbrücke. Er kam dabei zum Schluß, daß dieser Talbahn durch den Anschluß an die zwei Eisenbahnknotenpunkte Luzern und Lenzburg[285] ein großes Verkehrsgebiet erschlossen würde. Den be-

[277] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 25. Mai 1871. Nr. 777. — E. A. S. (a. F.) VII. Teil S. 114.

[278] E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 127.

[279] Desgleichen VI. Teil. S. 228.

[280] Desgleichen VII. Teil. S. 337.

[281] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 31. Jan. 1872 Nr. 252

[282] Desgleichen vom 28. Febr. 1872 Nr. 922 E. A. S. (a. F.) VII. Teil S. 721.

[283] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 4. März 1872 Nr. 529.

[284] Dietler H., Ing.: Aargauische-Luzernische-Seetalbahn Rentabilitätsgutachten 5. Febr. 1874.

[285] Dietler H., Ing.: a. a. O. S. 51.

abſichtigten Bau der Wynentalbahn beurteilte er äußerſt günſtig, insbeſondere mit Rückſicht auf den geplanten Anſchluß an die Seetalbahn in Beinwil. Dieſe Kombination könne der Seetalbahn nur zum Vorteil gereichen, weil damit die kürzeſte Verbindung Aaraus mit Luzern hergeſtellt würde.[286] Bezüglich einer direkten Zufahrtslinie zum Gotthard war er der Anſicht, daß die im Bau begriffene Südbahnlinie aus zwei Gründen der Seetalbahn überlegen ſein müßte; einmal wegen des kürzeren Traces und dann, weil die nördlichen Zufahrtslinien zu der Südbahn — außer der Nationalbahn — den nämlichen Bahngeſellſchaften gehörten.[286] Die Baukoſten der 40,6 km langen Strecke Lenzburg-Emmenbrücke beliefen ſich nach einem Anſchlag Dietlers auf rund 6,6 Millionen Franken.[287]

Da es dem Seetalbahnkomitee vorläufig nicht gelang, eine Geſellſchaft zur Finanzierung des Unternehmens ins Leben zu rufen, und da ferner die nachfolgenden Kriſenjahre eine ſolche ohnehin verunmöglichten, mußten die Konzeſſionsfriſten mehrmals verlängert werden.[288]

Erſt Ende der ſiebziger und zu Beginn der achtziger Jahre konnte das neugebildete „Gründungskomitee für eine Aargauiſch-Luzerniſch-Seetalbahn" ernſtlich an ſeine Hauptaufgabe herantreten. Es beauftragte den Ingenieur Lutz in Zürich,[289] der die Aufmerkſamkeit durch eine Broſchüre über den Bau normalſpuriger Straßenbahnen auf ſich gelenkt hatte, für den Bau einer Seetalbahn Pläne auszuarbeiten und einen Koſtenvoranſchlag aufzuſtellen. Gleichzeitig ſollte er die erforderlichen Maßnahmen zur Finanzierung in die Wege leiten.

Ingenieur Lutz unternahm im Sommer 1880 eine Reiſe nach London, um in dortigen Finanzkreiſen das Intereſſe für eine Seetalbahn wachzurufen. Seinen Bemühungen gelang es, noch im gleichen Jahre einen Vertrag abzuſchließen, der den Bau der Seetalbahn ſicherſtellte.[290]

---

[286] Dietler H.: a. a. O. S. 6.

[287] Derſelbe S. 13.

[288] E. A. S. (n. F.) Bd. I. S. 321; Bd. II. S. 190, 263; Bd. III. S. 138; Bd. IV. S. 113; Bd. V. S. 78; Bd. VI. S. 47.

[289] Graf-Lutz Emma: Das Seetal. Jugenderinnerungen aus der Zeit der Gründung und des Baues der Seetalbahn 1920. S. 4/5.

[290] Graf-Lutz Emma: a. a. O. S. 6/7.

In einer Eingabe vom 7. Juni 1881 verwandte sich das genannte Gründungskomitee beim Eisenbahndepartement für die Vereinheitlichung der ursprünglichen Konzessionen und für die Übertragung derselben auf das neue Komitee.[291] Ein Bundesbeschluß vom 28. Juni 1881[292] entsprach dieser Eingabe. Am 1. November wurde ein weiteres Gesuch eingereicht, betreffend die Übertragung der Seetalbahnkonzession auf eine englische Gesellschaft sowie betreffend die Ermächtigung zu deren Ausbau als Straßenbahn.[293]

Die Regierungen der Kantone Aargau und Luzern, sowie das Gründungskomitee der Seetalbahn wurden vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement auf den 22. Dezember 1881 zu einer Konferenz eingeladen,[294] an welcher die Konzessionsbedingungen und die Kautionsleistung durch die englische Gesellschaft, welche durch Herrn Halcomb in London vertreten war, bestimmt werden sollten.

Ein Bundesbeschluß vom 31. Januar 1882[295] hatte den Bundesrat zur fraglichen Konzessionsänderung und Übertragung bevollmächtigt. In einem nachfolgenden Bundesratsbeschluß vom 25. April[296] wurde die Übertragung im gewünschten Sinne entschieden, nachdem Herr Halcomb bei der eidgenössischen Staatskasse die auf Fr. 250 000 festgesetzte Realkaution hinterlegt hatte

Im Laufe des Jahres 1882 hatte sich die Aargauisch-Luzernisch-Seetalbahngesellschaft konstituiert. Der Sitz der Verwaltung befand sich in London.[297] Mit den Direktionsgeschäften war ein aus neun Mitgliedern bestehendes Lokalkomitee betraut worden, als dessen Präsident Oberst Grey in London fungierte.[297] Demselben gehörten ferner drei weitere in London wohnende Mitglieder, drei luzernische und zwei aargauische Vertreter, die Herren Großrat Nußbaum-Bebié aus Birrwil und Bezirksrichter Walty in Seon an.[297] Das rechtliche Domizil der Gesellschaft war in Hochdorf.

---

[291] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 18. Juli 1881. Nr. 1407.

[292] Desgleichen E. A. S. (n. F.) Bd. VI. S. 172.

[293] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 11. November 1881. Nr. 970.

[294] Desgleichen vom 21. Dezember 1881. Nr. 2544.

[295] E. A. S. (n. F.) Bd. VII. S. 15.

[296] E. A. S. (n. F.) Bd. VII. S. 26.

[297] Aarg.-Luzernische Seetalbahn: 1. Geschäftsbericht vom 3. September 1883 bis 31. Dezember 1883. S. 3/4.

Am 12. April 1882[298] wurden dem Post- und Eisenbahndepartement die Pläne zur Genehmigung vorgelegt, welche im Verlaufe des Monats Juli ausgesprochen wurde.[299] Die Bauarbeiten begannen kurz nachher auf der südlichen Tracehälfte; die Eröffnung der Strecke Emmenbrücke-Beinwil erfolgte am 3. September 1883,[300] nachdem die amtliche Kollaudation am 1. September vorgenommen war;[301] die der Strecke Beinwil-Lenzburg geschah am 15. Oktober[302] des nämlichen Jahres.

Zwecks Mitbenutzung der Endstation Lenzburg und Emmenbrücke hatte die Seetalbahngesellschaft mit der N.O.B. und S.C.B. einen Vertrag[303] abgeschlossen, nach welchem die Seetalbahn eine jährliche Entschädigung von Fr. 8000 für die Station Lenzburg und Fr. 5500 für die Station Emmenbrücke zu bezahlen hatte.

In der Folgezeit machte sich bald die Notwendigkeit einer Verbindung des oberen, industriellen Wynentales durch eine Seitenlinie mit der Seetalbahn geltend.[304] Am 1. Juli 1886[305] wurde die Konzession für die Zweiglinie Beinwil-Reinach erteilt. Die Gemeinden Reinach und Menziken leisteten für den Bau dieser Linie eine Subvention von Fr. 75000 à Fonds perdu.[306] Die Eröffnung konnte am 23. Januar 1887 stattfinden.[307]

Zur Erzielung eines direkten Anschlusses an die Stammlinie der N.O.B. suchte die Seetalbahn um die Konzession für die Verbindung Lenzburg-Wildegg nach. Diese wurde ihr am 26. September 1890[308] erteilt. Die Bemühungen der Gesellschaft, welche Ende des nämlichen Jahres die Konzession für eine normalspurige Wynentalbahn begehrte,[309] führten zu verschiedenen Unterhand-

[298] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 18. April 1882. Nr. 743.

[299] Desgleichen vom 17. Juli 1882. Nr. 1403.

[300] Weißenbach Pl.: Das Eisenbahnwesen d. Schweiz I. Teil 1913 S. 71.

[301] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 3. Sept. 1883. Nr 1612.

[302] Desgleichen v. 15. Okt. 1883. Nr. 1852.

[303] Aargauisch-Luzernische Seetalbahn: 1. Geschäftsbericht umfassend das Betriebsjahr 1883. S. 3/4.

[304] Dieselbe: 3. Geschäftsbericht umfassend das Betriebsjahr 1885. S. 8.

[305] E. A. S. (n. F.) Bd. IX. S. 21.

[306] Aarg.-Luzern. Seetalbahn: 4. Geschäftsbericht umfassend das Betriebsjahr 1886. S. 7.

[307] Dieselbe: 5. Geschäftsbericht umfassend das Betriebsjahr 1887. S. 4.

[308] E. A. S. (n. F.) Bd. XI. S. 120.

[309] Aarg.-Luzern. Seetalbahn: 9. Geschäftsbericht umfassend das Betriebsjahr 1893. S. 3.

lungen zwischen Regierung, Seetalbahn und Wynentalbahnkomitee. Da sich die Seetalbahngesellschaft mit dem Eisenbahnkomitee des Wynentals über die Spurweite der zu erstellenden Bahn nicht verständigen konnte, blieben die betreffenden Verhandlungen jedoch erfolglos.

Im Laufe des Jahres 1893 machten sich Bestrebungen geltend zur Umwandlung der englischen Seetalbahngesellschaft (Lake Valley of Switzerland Railway Compagny limited) in eine schweizerische Eisenbahngesellschaft,[310] diese wurde am 16. Mai 1894[311] in Hochdorf vollzogen.[312] Am 29. Juni folgte die bezügliche Bundesgenehmigung[313] und Konzessionsübertragung.

Die schweizerische Seetalbahngesellschaft nahm den Bau der Linie Lenzburg-Wildegg sogleich in Angriff, nachdem das von der Kantonsregierung beanstandete Bahntrace (wegen der Anordnung der Station Lenzburg und der Einfahrt in die Station Wildegg) abgeändert worden war,[314] so daß deren Betriebsübergabe am 1. Oktober 1895[315] stattfinden konnte.

Am 16. Mai 1906[316] fusionierte die Reinach-Münster-Bahngesellschaft mit der schweizerischen Seetalbahn. Die erstere war seit dem 24. Juni 1899[317] im Besitze einer Normalbahnkonzession für die Strecke Reinach-Menziken-Münster. Sofort wurde mit dem Bau dieser Linie durch die Seetalbahn begonnen, welche die bis Münster verlängerte Zweiglinie schon am 1. Oktober 1906[318] dem Betriebe übergeben konnte.

[310] Aarg.-Luzern. Seetalbahn: 11. Geschäftsbericht umfassend das Betriebsjahr 1893 S. 3.

[311] Schweiz. Seetalbahn: 1. Geschäftsbericht umfassend das Jahr 1894 (12. Betriebsjahr) S. 3.

[312] Aus dem erhältlichen Material war der Grund der Umwandlung nicht ersichtlich. M. E. müssen wirtschaftliche und nationale Gründe hauptsächlich den Anstoß gegeben haben. Die Übernahme der im ausländischen Besitz befindlichen Eisenbahnlinie war vom verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Standpunkt aus von großer Bedeutung.

[313] E. A. S. (n. F.) Bd. XIII. S. 129, 140.

[314] Schweiz. Seetalbahn: 1. Geschäftsbericht umfassend das Jahr 1894 (12. Betriebsjahr) S. 5.

[315] Schweiz. Seetalbahn: 2. Geschäftsbericht umfassend das Jahr 1895 (13. Betriebsjahr) S. 4.

[316] Weißenbach Placid: a. a. O. S. 248. E. A. S. (n. F.) Bd. XXIII. S. 93.

[317] E. A. S. (n. F.) Bd. XV. S. 478.

[318] Weißenbach Placid: a. a. O. S. 248.

Im Jahre 1910[319] wurde die Seetalbahn in drei Etappen elektrifiziert und seither elektrisch betrieben. Nach einer im gleichen Jahre mit den Bundesbahnen getroffenen Vereinbarung erwarb die Seetalbahn das Recht, in den Bahnhof Luzern einzumünden.[320]

In seiner Botschaft vom 21. Januar 1921[321] beantragte der Bundesrat der Bundesversammlung den Rückkauf der Seetalbahn auf den ersten möglichen Termin (1. Januar 1922), da derselbe dem „Bunde erhebliche finanzielle Vorteile biete". Von seiten der betroffenen Landesgegend erhob sich gegen die Verstaatlichung eine nicht geringe Opposition, da man befürchtete, daß die Verstaatlichung schlechtere Zugsverbindungen und Taxerhöhungen zur Folge haben würde. Ein aus den interessierten aargauischen und luzernischen Seetalgemeinden gebildetes Aktionskomitee richtete sowohl an das Eisenbahndepartement als auch an die Bundesversammlung das Ersuchen,[322] es möchte von der Verstaatlichung der Seetalbahn abgesehen werden.

Diese Bemühungen blieben jedoch erfolglos, indem die eidgenössischen Räte am 21. Juni 1921[323] das Bundesgesetz betreffend den konzessionsgemäßen Rückkauf der schweizerischen Seetalbahn erließen. Danach wird die Seetalbahn seit dem 1. Januar 1922 durch die schweizerischen Bundesbahnen betrieben.

E. **Die Wynentalbahn.**

Mit der Möglichkeit eines Zentralalpendurchstiches und der wahrscheinlichen Verwirklichung des Gotthardbahnprojektes bekam das Eisenbahnwesen einen neuen und mächtigen Impuls.

Im Aargau bildeten sich in den verschiedenen, nach Süden gerichteten Tälern Eisenbahnkomitees, welche die Frage eines Anschlusses an die vielversprechende internationale Transitlinie erörterten. Diese Bewegung griff auch im Wynental Platz, wo sich tatkräftige Männer zu einem Komitee zusammen geschlossen hatten.[324]

---

[319] Schweiz. Seetalbahn: 17. Geschäftsbericht umfassend das Jahr 1910 (28. Betriebsjahr) S. 12.

[320] Weißenbach Placid: a. a. O. S. 248.

[321] „Der Bund" vom 23. Mai 1921 Nr. 211. B. Bl. 1921 Bd. I. S. 71 ff.

[322] „Der Bund" vom 18. Mai 1921 Nr. 203.

[323] B. B. 1921 Bd. III. S. 653/654.

[324] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 30. März 1867. Nr. 703.

In einem Aufruf[325] hob das Komitee die gewaltigen Vorteile der Eisenbahn hervor und suchte damit die wankende und ungläubige Bevölkerung aufzuklären. Es ist zwar nicht zu verhehlen, daß für den Kanton andere Projekte wie die Seetal- und Reußtalbahn einen gewissen Vorrang einzunehmen vermochten, und daß dadurch das Wynental in den Hintergrund gedrängt wurde. Dessen ungeachtet arbeitete das rührige Komitee zur Erreichung seines gesetzten Zieles weiter. Seinen Bemühungen blühte ein Erfolg darin, daß der Regierungsrat dem Wynental gleiches Wohlwollen entgegenbrachte wie anderen Talschaften zuvor, indem er Vermessungen und Kostenberechnungen für eine Linie Aarau-Kulm-Reinach bis Menziken[326] anstellen ließ. Die diesfälligen Untersuchungen zeitigten ein gutes Resultat, da das Gefälle und die Krümmungsradien der Kurven die günstigsten Verhältnisse aufwiesen und nur wenige Kunstbauten notwendig erschienen. Der Kostenvoranschlag für den Bau der 20,8 km langen Strecke als Zweigbahn lautete inklusive Betriebsmaterial auf rund 1,9 Millionen Franken.[327] Wenn die Strecke als Zufahrtslinie zum Gotthard als Hauptlinie ausgeführt würde, sollten die Baukosten eine entsprechende Erhöhung erfahren. Für die Ausführung einer Hauptbahn sprach der Umstand, daß bei Beinwil unter denkbar günstigsten Verhältnissen ein Übergang ins Seetal bewerkstelligt werden könnte unter Anschlußmöglichkeit an die projektierte Seetalbahn.[327]

Entscheidenden Einfluß auf die Eisenbahnbestrebungen des Wynentals übte der im Oktober 1869 erfolgte Abschluß des Gotthardbahnvertrages aus, durch welchen die Ausführung des bedeutungsvollen internationalen Unternehmens nach der Vertragsratifikation vom 22. Oktober 1871 gewährleistet wurde.[328] Ermunternd wirkte ferner der im gleichen Monat zur Veröffentlichung gelangte Dekretsvorschlag des Regierungsrates betreffend die Beteiligung des Staates beim aargauischen Eisenbahnbau.[329]

In der Folge kamen die Interessenten und Abgeordneten von Gemeinden am 12. November gleichen Jahres in Unterkulm zu

---

[325] Die Wynentalbahn: Aufruf des Komitees an seine Mitglieder 1871.
[326] Desgleichen. St. A. Ag. P. d. R. R. 1870. Nr. 480, 666.
[327] Die Wynentalbahn: Aufruf des Komitees an seine Mitglieder 1871. S 6.
[328] Desgleichen S. 7. E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 239.
[329] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 13. Oktober 1871 Nr. 2353. Vgl. S. 56 ff.

einer Eisenbahnkonferenz zusammen,[330] in der Absicht aus der bisherigen Zurückhaltung herauszutreten und die Grundlagen zu schaffen, welche für die baldige Realisation eines Projektes notwendig sind. Es wurde ein definitives Komitee gewählt und zugleich mit den notwendigen Vollmachten ausgestattet. Schon am 25. November war dieses in der Lage der aargauischen Regierung ein Konzessionsgesuch einzureichen für die Linie „Aarau über Kulm nach Reinach und Menziken (Kantonsgrenze) mit Fortsetzung nach Beinwil (Kantonsgrenze) zum Anschluß an eine Seetallinie".[331] Mit der Abzweigung Reinach-Menziken bis zur Kantonsgrenze verband man die Absicht, den Gemeinden des luzernischen Münstertals entgegenzukommen und ihnen für eine allfällige Fortsetzung der Bahn den Anschluß zu erleichtern. Die größte Hoffnung setzte man auf die Kombination der Wynental- mit der Seetalbahn, indem diese eine sichere Fortsetzung bis Luzern mit Anschlußmöglichkeit an die zukünftige Gotthardbahn durchblicken ließ.

Die nachgesuchte Konzession wurde dem Exekutivkomitee am 28. Februar 1872 erteilt,[332] der am 12. Juni die Bundesgenehmigung folgte.[333]

Der Südbahnvertrag vom 25. Februar 1872 bestimmte bezüglich der Wynentalbahn, daß die N. O. B. und S. C. B. ein Drittel an die Kosten des Baues und des Betriebsmaterials zu tragen hätten.[334]

Den Versuch, die „See-Wynen- und Suhr-Wiggertalbahn" im Westbahnvertrag vom 15. November 1872 zu einem selbständigen Eisenbahnunternehmen[335] zusammenzufassen, wurde durch die Bestrebungen der nachmaligen Nationalbahn vereitelt, indem sich das Eisenbahnkomitee des Suhr-Wiggertales derselben anschloß.[336]

---

[330] Die Wynentalbahn: Aufruf des Komitees an seine Mitglieder 1871. S 7.

[331] Die Wynentalbahn: Aufruf des Komitees an seine Mitglieder 1871. S 8.

[332] St. A. Ag. P. d. Gr. R. 28. Februar 1872. Nr. 920. E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 707—717.

[333] Desgleichen. S. 718—720.

[334] Art. 2 des Südbahnvertrages. St. A. Ag. P. d. R. R. 1872. Nr. 529.

[335] Siehe Seite 87 ff.

[336] Die Wynentalbahn: Eine Vernehmlassung des Komitees an die beteiligte Landesgegend. 1881. S. 2. St. A. Ag. P. d. R. R. 1872. Nr. 2942.

Am 11. Juli 1874 schloß das Wynentalbahnkomitee mit der Direktion der N.O.B. und S.C.B. einen „Separatvertrag über Gründung einer Wynentalbahn". Dieser wurde aber von den beteiligten Gemeinden verschiedener dehnbarer und unklarer Bestimmungen halber nicht ratifiziert, so daß es also dem Komitee nicht gelang mit den beiden Gesellschaften ins Einvernehmen zu kommen.[337]

Im Jahre 1877 arbeitete Ingenieur Oliver Zschokke in Aarau ein neues, normalspuriges Wynentalbahnprojekt aus, das seitens des früher genannten Ingenieurs Dietler äußerst günstig beurteilt wurde.[337] Der Kostenvoranschlag inklusive Betriebsmaterial belief sich auf 2¼ Millionen Franken. Das Projekt fand bei der Talschaft günstige Aufnahme. In der Generalversammlung der Gründungsaktionäre am 6. Mai 1877 wurde es „grundsätzlich genehmigt" und das Komitee beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen zu seiner möglichst baldigen Verwirklichung zu ergreifen.[338] Bericht über diese Beschlüsse ging der N. O. B. und S. C. B. zu. Daraufhin opponierten diese beiden, indem sie behaupteten, die vorgelegten Finanzkombinationen entsprächen nicht den Bestimmungen des Südbahnvertrages, und es erscheine der Zeitpunkt zur Ausführung der Wynentalbahn als absolut ungeeignet.[339] Tatsächlich herrschte damals eine große Krisis, die sich in unliebsamer Weise auswirkte. Wir erinnern nur an die finanziellen Zusammenbrüche der Bern-Luzernbahn und der Nationalbahn mit ihren schweren Rückschlägen auf die Gemeinden. Es ist deshalb leicht begreiflich, daß sich das Eisenbahnkomitee zu einer abwartenden Haltung bequemte.[339]

Zur Herabminderung der Bau- und Betriebskosten kam das Komitee auf den Gedanken, die Wynentalbahn nur als normalspurige Straßenbahn zu erstellen, zumal die Landstraße des Wynentals den daherigen Anforderungen vollauf entsprach.[340] Eine diesbezügliche Offerte ging bei ihm 1879 ein, unterbreitet von einem Beauftragten ausländischer Banken.[341] Zweifel an deren reeller

---

[337] Die Wynentalbahn: Eine Vernehmlassung des Komitees an die beteiligte Landesgegend 1881. S. 2.

[338] Desgleichen S. 3.

[339] Die Wynentalbahn: Eine Vernehmlassung des Komitees an die beteiligte Landesgegend 1881. S. 4.

[340] Desgleichen S. 5/6.

[341] Desgleichen S. 6.

Natur jedoch bewirkten, daß man derselben überhaupt nicht näher trat. Die Aarauer Baufirma Zschokke & Cie. brachte am 22. Juli 1880 ein Projekt für eine schmalspurige Straßenbahn Suhr-Menziken zum Vorschlag, welche nach ihrer Auffassung den Verkehrsverhältnissen am besten gerecht werde.[341] Das Komitee hielt aber an der Normalspur fest und ersuchte die Firma ein normalspuriges Projekt auszuarbeiten, womit diese im Dezember fertig wurde.[342] Genannte Firma war außerdem gewillt, die Ausführung gegen eine Aversalsumme von Fr. 1 400 000 inklusive Betriebsmaterial selbst zu übernehmen.[343] Ihre Offerten wurden in einer von einem Mitglied des Regierungsrates präsidierten Konferenz am 19. März 1881 in Aarau von den Vertretern des Wynentalbahnkomitees, der S. C. B. und der N. O. B. besprochen. Die beiden Gesellschaften erklärten rückhaltlos, am Bau einer Normal- oder Schmalspurbahn teilnehmen zu wollen,[344] und ließen die beiden Projekte von ihren Experten prüfen. Diese veranschlagten die Normalspur auf rund Fr. 1 100 000.[345] Für die Ausführung zu diesem devisierten Betrage hatte sich bereits eine andere Baufirma gemeldet. Zschokke & Cie. betonten ihre Bereitwilligkeit zur Übernahme für denselben Betrag, „wie die Centralbahn solchen wirklich in Rechnung zieht".[346] In ihrem Gutachten kamen die beiden Bahnverwaltungen zum Schlusse, daß die Ausführung der Schmalspur am zweckdienlichsten sei, weil diese für das Anlagekapital ein angemessenes Zinserträgnis erwarten lasse.[347] Dieses Resultat wurde in Form einer Broschüre unter den interessierten Gemeinden des Wynentales verbreitet. Demzufolge sah sich das „Komitee für eine Wynentalbahn" veranlaßt, eine Vernehmlassung „an die beteiligte Landesgegend zu richten",[348] in der es die Vor- und Nachteile der Schmal- und Normalspur erörterte. Es verlieh schließlich seiner bestimmten Überzeugung Ausdruck, daß schon mit Rücksicht auf eine direkte

---

[342] Desgleichen S. 7.

[343] Die Wynentalbahn: (Schmalspur oder Normalspur) Zuschrift des Direktoriums der S. C. B. an die tit. Baudirektion des Kantons Aargau z. H. der beteiligten Landesgegend. 26. August 1881.

[344] Desgleichen. S. 3/4. St. A. A. Ag. P. d. R. R. 1881. Nr 2080.

[345] Die Wynentalbahn (siehe Ziffer 343) S. 4.

[346] Desgleichen. S. 9/10.

[347] Desgleichen. S. 23/24.

[348] Die Wynentalbahn: Eine Vernehmlassung des Komitees an die beteiligte Landesgegend 1881. S. 5.

Verbindung mit Aarau und eines zukünftigen Anschlusses an die Seetalbahn der Normalspur der Vorzug zu geben sei.[349]

Die S.C.B. und N.O.B. suchten sich ihre Verbindlichkeiten aus dem Südbahnvertrage im Jahre 1881 durch Verbreitung einer Broschüre[350] zu erleichtern, in welcher sie „mit vielem Nachdruck die Erstellung einer Schmalspurbahn befürworteten". Am 26. Dezember 1882 kam tatsächlich unter Mitwirkung des aargauischen Regierungsrates zwischen der S.C.B. und der N.O.B. einerseits und dem Wynentalbahnkomitee andererseits ein „Vertrag über die Gründung einer Wynentalbahngesellschaft" zum Abschluß.[351] Dem Vertrag lag ein modifiziertes Schmalspurbahnprojekt (1 m Spurweite) der Firma Zschokke & Cie. in Aarau zu Grunde. Die vorbehaltene Ratifikation des Vertrages blieb aber aus; damit wurde derselbe gegenstandslos.[352] Zwischen den eben genannten Kontrahenten fanden öfters bezügliche Beratungen in größeren oder kleineren Intervallen statt, wobei jeweils Vertreter des Regierungsrates zugegen waren.[353]

Die Konzession für eine Wynentalbahn mußte mehrmals erneuert und verlängert werden. Die letzte Erneuerung lief mit dem 12. Juni 1886 ab,[354] worauf die Konzession erlosch.[355]

Im Jahre 1887 leitete die Maschinenfabrik Örlikon zwecks Erstellung einer elektrischen Straßenbahn Unterhandlungen ein; 1888 erfolgte eine weitere Offerte durch den damaligen technischen Direktor der N.O.B. namens eines anonymen deutsch-schweizerischen Finanzkonsortiums.[356]

Zwei Jahre später wurde das Exekutivkomitee der Wynentalbahn neu bestellt, welches aus seiner Mitte einen Aktionsausschuß

---

[349] Die Wyhnentalbahn: Eine Vernehmlassung des Komitees an die beteiligte Landesgegend 1881. S. 14/17.

[350] Klage für den Regierungsrat des Kantons Aargau, gegen die A.-G. S.C.B. in Basel und N.O.B. in Zürich an das schweizerische Bundesgericht in Lausanne. 1895. S. 28.

[351] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 22. März 1883. Nr. 581.

[352] Replik für den Regierungsrat d. Kantons Aargau an das schweizerische Bundesgericht in Lausanne 1895. S. 9.

[353] Klage f. d. Regierungsrat ꝛc. (s. Ziffer 350). S. 7.

[354] E. A. S. (n. F.) Bd. VIII. S. 185.

[355] Desgleichen Bd. IX. S. 68.

[356] Replik für den Regierungsrat des Kantons Aargau an das schweiz. Bundesgericht in Lausanne 1895. S 8.

wählte.[357] Dieser beantragte am 24. November 1890 beim Bund eine Konzession für den Bau einer schmalspurigen Straßenbahn von Aarau über Suhr-Kulm-Reinach bis Menziken und fügte am 6. Juli 1893 seinem Gesuch ein neues an für eine „normalspurige Eisenbahn von Suhr durch das Wynental nach Reinach, eventuell Menziken".[358] Auf Veranlassung des Exekutivkomitees kam es neuerdings zu Konferenzen mit den beiden Bahngesellschaften. Letztere zeigten „ihren Äußerungen zufolge" Geneigtheit, zum Bau einer schmalspurigen Bahn die Hand zu bieten.[359] Doch der Umstand, daß seit 1883 die normalspurige Seetalbahn den Betrieb aufgenommen hatte und die Gemeinden des Wynentals an einer Normalspurbahn festhielten, bewogen sowohl den Regierungsrat als auch das Exekutivkomitee eine Schmalspurbahn abzulehnen.[359]

Die Gesellschaften verweigerten hierauf jede Teilnahme an irgend welchen weiteren Konferenzen, solange eine Normalbahn Gegenstand der Verhandlung sei.[360] Im Einvernehmen mit dem Regierungsrat beschloß das Exekutivkomitee, die nötigen Schritte zu unternehmen um zwei Drittel des vorgesehenen Kostenbetrages aufzubringen in der Annahme, die beiden Eisenbahnverwaltungen würden dann ihren vertraglich zugesicherten Verpflichtungen nachkommen. Sie behielten sich jedoch im Verweigerungsfalle vor, rechtlich vorzugehen.[360] Die vom Regierungsrat und dem Aktionsausschuß veranschlagten Baukosten inklusive Betriebsmaterial beliefen sich auf 1½ Millionen Franken. Dabei war vorgesehen, daß die Kosten durch ein Aktienkapital von Fr. 900 000 und ein Obligationenkapital von Fr. 600 000 gedeckt werden sollten. Ferner wurde bestimmt, daß die Bahn in Suhr abzweigen und bei Beinwil in die Seetalbahn einmünden sollte.[360] Auf die beiden Eisenbahngesellschaften entfielen somit zur Übernahme an Aktien Franken 300 000 und an Obligationen Fr. 200 000 .

---

[357] Klage für den Regierungsrat des Kantons Aargau namens des Staates Aargau, Kläger, gegen die Aktiengesellschaften der S. C. B. in Basel und der N. O. B. in Zürich, Beklagte, an das schweiz. Bundesgericht in Lausanne. 1895. S. 7.

[358] Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. Konzession einer Eisenbahn von Suhr durch das Wynental nach Reinach, ev. Menziken (Wynentalbahn) v. 31. Mai 1895. S. 3.

[359] Klage f. d. Regierungsrat d. Kantons Aargau a. a. O. S. 7.

[360] Klage für den Regierungsrat d. Kantons Aargau a. a. O. S. 7.

Im Laufe des Jahres 1892 erging vom Exekutivkomitee der Wynentalbahn an die beteiligten Gemeinden der Aufruf zur Aktien- und Obligationenzeichnung.[361] Auch die Kantonshauptstadt wurde von dem Komitee angehalten einen bestimmten Betrag auf sich zu nehmen. Erst nachdem der Gemeinderat zwei Gutachten über die Rentabilität und die Baukosten einer Wynentalbahn eingeholt hatte, beantragte er der Einwohnergemeinde für Fr. 115000 Aktien zu zeichnen, und dem Kantone eine Zinsengarantie für Franken 76700 Obligationen zu leisten.[362] Diese Beträge wurden in erfolgreicher Abstimmung fest beschlossen.[363]

Die Subventionsgemeinden zeichneten mit wenigen Ausnahmen die ihnen zugedachten Beteiligungsquoten. Das Exekutivkomitee wandte sich auch an den Großen Rat[363] mit dem Begehren, dieser möge die geplante Staatsbeteiligung beschließen.

Dieser beschloß in seiner Sitzung vom 29. November 1893,[364] den Regierungsrat zum Ankauf von 250 Aktien à Fr. 1000 zu ermächtigen und zwar unter den Bedingungen, daß

1. Das Eisenbahnkomitee des Wynentals dem Regierungsrat innert drei Jahren unterbreite:
   „a) Ein definitives Projekt mit verbindlichen Übernahmeofferten.
   b) Einen detaillierten Voranschlag über die Expropriationen.
   c) Ein Betriebsprogramm.
   d) Ein Abkommen mit den Nachbargesellschaften über die Einmündungen in Suhr und Reinach, eventuell eine Abschrift der bezüglichen Verhandlungen."
2. Ein eventueller Mehrbetrag ohne Teilnahme des Staates in Aktien gedeckt werden müßte.
3. Das Komitee bis zum 31. Dezember 1893 den Beweis zu erbringen habe, daß das Aktienkapital gänzlich gezeichnet sei.

Diese letztere Bedingung unter Ziffer drei wurde am 30. Dezember erfüllt, indem das Komitee dem Regierungsrat den ge-

---

[361] Desgleichen S. 9.

[362] Bericht des Gemeinderates Aarau an die Einwohnergemeinde vom 12. August 1892.

[363] Klage f. d. Regierungsrat d. Kantons Aargau a. a. O. S. 12.

[364] Desgleichen S. 21. St A. Ag. P. d. Gr. Rat vom 29. November 1893. S. 72/79.

forderten Finanzausweis betreffend die Aktienzeichnung aushändigte.[365]

Nachdem zwei Drittel der veranschlagten Kosten gesichert waren, wurden die beiden Vertragsgesellschaften vom Regierungsrate ersucht, sich über die ihnen laut Südbahnvertrag obliegenden Verpflichtungen zu äußern.[366] Gleichzeitig wurde eine Konferenz angeregt. Diese tagte am 23. April 1894 in Olten, ohne jedoch einen Erfolg zu verzeichnen.[366] Später folgten noch weitere mit gleich negativen Resultaten. Im September verlangte der Regierungsrat von den Gesellschaften endgültige Erklärungen über ihre Stellungnahme.

Die S.C.B. anerkannte die eingegangenen Verpflichtungen, nachdem sie von Herrn Professor Heusler in Basel einen Rechtsbescheid über die strittigen Fragen eingeholt hatte.[367] Sie machte allerdings ihre Anerkennung von dem Vorbehalte abhängig, daß die N.O.B. denselben Standpunkt einnehme.[368] Diese jedoch wies am 30. Januar 1895[369] die aus dem Südbahnvertrag abgeleiteten Verpflichtungen entschieden zurück, wobei sie sich auf ein Gutachten des Herrn Professor Vogt in Zürich stützte.[370] Vogt lehnte zwar die Verjährung der bezüglichen Verpflichtungen im Südbahnvertrag nicht ab, sondern erklärte, daß jene in den Westbahnvertrag übergegangen seien und nach dessen Verfall ihre Rechtskraft verloren hätten. Auf Grund dieser Haltung der N.O.B. strengte die aargauische Regierung durch Herrn Fürsprecher Kurz ein Klagebegehren beim Bundesgericht in Lausanne an mit dem Antrag, die beiden Eisenbahngesellschaften seien als Schuldige zu verpflichten, ein Drittel der Anlagekosten im Betrag von ½ Million Franken zu übernehmen.[371] Der Entscheid fiel im Juli 1896[372] und lautete dahin, daß die Verpflichtungen für beide Gesellschaften noch rechtskräftig seien. Er lehnte aber die bestimmte Form der verlangten Aktien- und Obligationenquote ab.

---

[365] Klage f. d. Regierungsrat d. Kantons Aargau a. a. O. S. 20.
[366] Desgleichen S. 21.
[367] Desgleichen S. 41—47.
[368] Desgleichen S. 21/22.
[369] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 31. Januar 1895. Nr. 186.
[370] Klage f. d. Regierungsrat a. a. O. S. 48/52.
[371] Desgleichen S. 38/39.
[372] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 20. Juli 1896. Nr. 1125.

Am 22. Juni 1895 war dem Exekutivkomitee für eine Wynentalbahn die nachgesuchte Konzession verliehen worden.[373] Nach einmaliger Fristverlängerung[374] verfiel sie im Jahre 1899[375] endgültig.

Seit dem Januar 1887 befand sich die normalspurige Zweiglinie Beinwil-Reinach der aargauisch-luzernischen Seetalbahn im Betriebe und hatte somit die Verbindung mit einem Punkt des Wynentales hergestellt.[376] Das Streben der Seetalbahn nach einem nördlichen Anschluß an die N.O.B. bewog ihre Direktion, am 5. November 1890 bei den Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für eine normalspurige Wynentalbahn einzureichen.[377] Kurze Zeit hernach wurde vom Wynentalbahnkomitee die nämliche Konzession für eine Schmalspurbahn nachgesucht.[377] Nun regte die aargauische Regierung an, daß die Seetalbahn Hand in Hand mit den interessierten Wynentalgemeinden die Gelegenheit für den Bau einer Normalbahn durch das Wynental ausnützen sollte. Diesbezügliche Verhandlungen wurden gepflogen,[377] führten aber zu keinem abschließenden Resultate. Da auf Betreiben der aargauischen Regierung die Erteilung einer Bundeskonzession weder an das Exekutivkomitee noch an die Seetalbahngesellschaft erfolgte,[378] sah sich die Direktion der Seetalbahngesellschaft gezwungen, zwecks direkten Anschlusses an die Hauptlinie Aarau-Zürich das ihr schon früher konzedierte Projekt Lenzburg-Wildegg wieder in Erwägung zu ziehen. Im Laufe des Jahres 1891 wurden von seiten der Seetalbahngesellschaft noch einmal Versuche für die Verwirklichung der Wynentalbahn unternommen, jedoch mit gleichem Mißerfolge.[379]

Um dem oberen Wynental eine bessere Verkehrsmöglichkeit zu verschaffen, bildete sich die Reinach-Münsterbahngesellschaft, diese kam am 21. Oktober 1896 um die Konzession für eine Normalbahn Reinach-Menziken-Münster ein, die als Anschlußlinie der Seetal-

[373] E. A. S. (n. F.) Bd. XIII. S. 358.
[374] E. A. S. (n. F.) Bd. XIV. S. 325.
[375] E. A. S. (n. F.) Bd. XV. S. 928.
[376] 5. Geschäftsbericht der A.-L.-S. umfassend d. Betr.-J. 1887. S. 4.
[377] 9. Geschäftsbericht d. A.-L.-S. umfassend d. Betr.-J. 1891. S. 3.
[378] Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. Konzession einer Eisenbahn von Suhr durch das Wynental nach Reinach ev. Menziken (Wynentalbahn) v. 31. Mai 1895.
[379] 10. Geschäftsbericht d. A.-L.-S. umfassend d. Betr.-J. 1892, S. 3/4.

bahn von dieser betrieben werden sollte.[380] Die Konzession wurde am 24. Juni 1899 erteilt.[381] Die Gesellschaft vereinigte sich später aus ökonomischen und betriebstechnischen Gründen mit der Seetalbahn, wobei die bezügliche Konzession im Jahre 1906[382] auf letztere überging. Mit dem 1. Oktober 1906[383] konnte die schweizerische Seetalbahn den Betrieb auf der bis Münster verlängerten Zweiglinie aufnehmen.

In den Jahren 1904 und 1905 führte das von dem Initiativkomitee für eine durchgehende schmalspurige Wynentalbahn verfochtene, von Ingenieur Conradin Zschokke in Aarau entworfene Projekt zu einem größeren Konflikte zwischen dem Komitee einerseits und der Reinach-Münster-Bahngesellschaft und Seetalbahn andererseits.

Die Herren Stocker, Gemeindeschreiber in Neudorf und H. Estermann, Gemeindeammann in Hildisrieden, reichten namens des besagten Initiativkomitees am 5. Juni 1904 beim Bundesrate ein Konzessionsgesuch[384] für eine elektrische Schmalspurbahn als Fortsetzung der bestehenden Wynentalbahn von Menziken bis Emmenbrücke (Luzern) ein. Wie wir wissen, war damals die Reinach-Münster-Bahngesellschaft bereits im Besitze der Konzession für eine Normalbahn Reinach-Münster. In Befürchtung einer drohenden Konkurrenz suchte die Seetalbahn am 22. Juni 1904 die Konzession für eine normalspurige Straßenbahn von Münster bis nach Rothenburg zu erlangen.[385] Beide Konzessionen wurden gleichzeitig am 22. Dezember[386] von der Bundesversammlung erteilt.

Über die Rentabilität einer durchgehenden Wynentalbahn gingen die Meinungen auseinander. Die Interessenten holten sich verschiedene Gutachten ein, so auch die luzernische Regierung, der durch Herrn Laubi, Direktor der Südostbahn und Herrn Löffler,

[380] Antwort der Reinach-Münster-Bahngesellschaft auf den Rekurs des Initiativkomitees für eine durchgehende Wynentalbahn an die hohe Bundesversammlung vom 11. September 1905. S. 2.

[381] E. A. S. (n. F.) Bd. XV. S. 478.

[382] E. A. S. (n. F.) Bd. XXIII. S. 93.

[383] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen d. Schweiz. I. Teil. S. 248.

[384] Rekurs des Initiativkomitees für eine durchgehende Wynentalbahn an die hohe schweizerische Bundesversammlung gegen den Beschluß des hohen schweizerischen Bundesrates vom 18. August 1905 betr. Genehmigung der Baupläne und des Finanzausweises für die Reinach-Münsterbahn. S. 9.

[385] Rekurs des Initiativkomitees a. a. O. S. 11.

[386] Desgleichen S. 2. E. A. S. (n. F.) Bd. XX. S. 306.

Direktor der Tößtalbahn, ein ungünstiger Bescheid zuteil wurde.[387] Besser lauteten die Urteile der vom Initiativkomitee interpellierten Sachverständigen. Ingenieur Mast,[388] Alt-Centralbahndirektor und der auf Wunsch der aargauischen Regierung beigezogene Gotthardbahndirektor Dietler[389] erklärten eine solche Bahn durchaus für lebensfähig.[389]

Das Initiativkomitee erhob nun Rekurs an die hohe Bundesversammlung, weil der Bundesrat die Baupläne und den Finanzausweis der Strecke Reinach-Münster der nämlichen Gesellschaft entgegen einer Vereinbarung in der Konferenz vom 2. Dezember 1904 genehmigt hatte, bevor die luzernischen Rentabilitätsgutachten zur Stelle waren.[390]

Auf Antrag des Bundesrates[391] wegen Inkompetenz nicht auf den Rekurs einzugehen, wurde derselbe von der Bundesversammlung abgewiesen.

Durch die Fusion der Reinach-Münsterbahn mit der Seetalbahn, sowie nach Inbetriebsetzung der normalspurigen Straßenbahn Reinach-Münster waren die Aussichten für eine durchgehende Wynentalbahn auf ein Minimum herabgesunken. Die hierher gehörigen Konzessionen verloren an Interesse und sind denn auch in den Jahren 1909/10 erloschen.[392]

Aarau-Kulm-Menziken.

Wie wir im vorigen Abschnitt ausgeführt haben (S. 130), verfiel die Konzession für eine Wynentalbahn vom 22. Juni 1895 nach einmaliger Fristverlängerung. Die Bestrebungen für die Bahn selbst kamen indessen nicht zur Ruhe. Am 1. Juli 1898 erwarben sich die „Herren Dr. du Riche-Preller, Ingenieur in Zürich, Brown Boveri & Cie. in Baden, Nationalrat Kurz in Aarau, Stadtammann Schmidt in Aarau und Gerichtspräsident Schibler in Kulm" die Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Aarau

---

[387] Die Wynentalbahn (durchgehendes Projekt) Januar 1905. S. 8.

[388] Mast J., Ingenieur: Gutachten über das Projekt einer schmalspurigen, elektrisch betriebenen Eisenbahn Menziken-Münster-Rothenburg-Emmenbrücke. 1905.

[389] Rekurs des Initiativkomitees a. a. O. S. 5.

[390] Desgleichen S. 5/6.

[391] B. Bl. 1905. Bd. V. S. 201—205.

[392] E. A. S. (n. F.) Bd. XXV. S. 501; Bd. XXVI. S. 391.

über Kulm nach Menziken.[393] Durch Bundesbeschluß vom 24. April 1902[394] wurde diese unter den nämlichen Bedingungen erneuert und auf die „Herren Nationalrat Zschokke, Stadtammann Schmidt in Aarau und Gerichtspräsident Schibler in Kulm" übertragen.

Die laut Großratsbeschluß vom 29. November 1893[395] (vergl. S. 128) für den Bau der Wynentalbahn zugesprochene Staatsbeteiligung wurde infolge Versäumung der Ausführungsfristen hinfällig. Mit Beschluß vom 14. Oktober 1902[396] bewilligte der Große Rat wiederum eine Aktienbeteiligung in der Höhe von Franken 250 000 für den Bau einer elektrischen Schmalspurstraßenbahn von Aarau nach Menziken. Die Aktienbeteiligung wurde vom Großen Rate auf Antrag des Regierungsrates und nach empfehlendem Referat des Kommissionsreferenten im Sinne einer Erneuerung des Beschlusses vom 29. November 1893 gutgeheißen.

Seit dem 5. März 1904[397] ist die Wynentalbahn, die den Betriebsstrom von der Kraftzentrale Beznau bezieht,[398] dem öffentlichen Verkehr übergeben.

F. Die Suhrentalbahn.

Die Bestrebungen für eine Suhrentalbahn reichen bis zum Beginne der fünfziger Jahre zurück. Als es sich darum handelte, Luzern mit dem Aaretal zu verbinden,[399] war man bemüht, die Centralbahngesellschaft zu bewegen, ihre Luzernerlinie in das Suhrental zu verlegen.[400] Die aargauische Regierung ließ 1853 auf der Strecke Aarau-Kölliken-Murgenthal durch die Ingenieure Tobler und Michaelis Terrainstudien betreffend einer Eisenbahnlinie vornehmen. Da aber diese Linie gegenüber der Linie über Wöschnau bedeutende technische Schwierigkeiten aufwies wurde be-

[393] E. A. S. (n. F.) Bd. XV. S. 210.

[394] E. A. S. (n. F.) Bd. XVIII. S. 73.

[395] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 29. November 1893. S. 72—79.

[396] Desgleichen v. 14. Oktober 1902. Nr. 1830.

[397] St. A. Ag. P. d. R. R. v. 11. März. Nr. 435.

[398] Herzog Siegfried: Die elektrischen Anlagen der Schweiz I. S. 245 bis 263.

[399] Botschaft des Regierungsrates des Kantons Luzern an den hohen Großen Rat betr. die Beteiligung des Staates am Bau einer normalspurigen Suhrentalbahn vom 11. November 1898. S. 3. (vergl. S. 61).

[400] Botschaft des Regierungsrates des Kantons Luzern an den hohen Großen Rat betr. die Beteiligung des Staates am Bau einer normalspurigen Suhrentalbahn vom 11. November 1898. S. 3.

schlossen von einem Eisenbahnprojekt über den „Striegel zu abstrahieren".[401]

Durch den Südbahnvertrag vom 25. Februar 1872 wurden die Aussichten für die Erstellung einer Suhrentalbahn, der nach Eröffnung der Centralbahnlinie Olten-Luzern nur noch lokale Bedeutung zukommen konnte, wieder gefördert. Art. 2/V des genannten Vertrages[402] bestimmte: „bei einer Bahn, welche von Aarau oder einem geeigneten Punkte der Wynentalbahn ausgehend, das Suhrental über Safenwil mit der Centralbahn im Wiggertal verbindet, beteiligen sich die kontrahierenden Bahngesellschaften mit einer Summe von einer halben Million Franken".

Im Suhrental hatte sich ebenfalls ein Eisenbahnkomitee gebildet, das zur Verwirklichung einer Talbahn von Suhr über Entfelden-Schöftland-Triengen nach Sursee ein Projekt ausarbeiten ließ,[403] für welches das Komitee am 30. November 1872[404] die nachgesuchte Konzession erteilt bekam.

Als kurze Zeit darauf die Bestrebungen der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen im Aargau auftauchten, fusionierte das Eisenbahnkomitee des Suhr-Wiggertales mit dieser,[405] und ließ die bereits in seinem Besitz befindliche Eisenbahnkonzession vom 28. Februar 1872[406] auf die neue Gesellschaft (am 11. Dezember 1873)[407] übertragen. Mit Erstellung der Linie Winterthur-Zofingen durch die Nationalbahn wurden die Bestimmungen des Südbahnvertrages bezüglich der Suhrentalbahn illusorisch, indem dadurch die N.O.B. und S.C.B. ihrer Beitragsverpflichtung enthoben waren. Dieser Umstand bewirkte, daß die Aussichten für den Bau derselben bedeutend herabsanken.

Erst zu Beginn der neunziger Jahre wurden wieder vermehrte Stimmen zugunsten einer Suhrentalbahn laut. Die Notwendigkeit einer Bahn wurde hauptsächlich in den industriellen Ortschaften

---

[401] St. A. Ag. Eisenbahnakten 1853. Nr. 1660; 1702; 2020.

[402] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 4. März 1872. Nr. 529.

[403] Botschaft des Regierungsrates des Kantons Luzern etc. (s. Ziffer 1) S. 3/4.

[404] E. A. S. (a. F.) VIII. Teil S. 113.

[405] Schlußbericht über die Zwangsliquidation der schweizerischen Nationalbahngesellschaft 1878/81. S. 8.

[406] E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 694.

[407] E. A. S. (a. F.) Bd. I, S. 78.

Kölliken, Schöftland und Triengen geltend gemacht. Es bildete sich ein neues Eisenbahnkomitee[408] aus Vertretern der aargauischen und luzernischen Gemeinden; das im Juni 1893[409] vom Bund die nachgesuchte Konzession erhielt. Später trat dann eine Spaltung ein, weil die Gemeinden des unteren Suhrentales eine elektrische Schmalspurbahn wünschten, während im Gegensatz dazu die luzernischen und oberen aargauischen Gemeinden sich für eine Normalbahn aussprachen. Die Gemeinden von Schöftland an abwärts traten entschieden für ein gesondertes Projekt in Form einer elektrischen Straßenbahn Aarau-Entfelden-Schöftland ein. Die Folge hiervon war, daß nach vergeblichen Einigungsversuchen[410] die oberen Gemeinden des Suhrentals ein eigenes Projekt aufstellten, nämlich eine Normalspurbahn Sursee-Triengen-Kölliken, die in Kölliken ihren Anschluß an die ehemalige Nationalbahnlinie Suhr-Zofingen nehmen sollte.

Der Vorsteher des luzernischen Baudepartements, Herr Regierungsrat Schobinger, ersuchte namens der Regierung die beiden Ingenieure N. Morgenthaler und Hittman in Bern, je ein Gutachten über das Suhrentalbahnprojekt abzufassen.[411]

Diese beiden sprachen sich unabhängig von einander mit Rücksicht auf den zu erwartenden Güterverkehr entschieden für den Bau einer Normalspur aus. Sie empfahlen den Anschluß in Entfelden zur Herbeiführung einer direkten Verbindungsmöglichkeit mit der Kantonshauptstadt. Die Baukosten für die 21,6 km lange Bahnstrecke Sursee-Entfelden wurden von Ingenieur Hittman auf Franken 2 100 000 berechnet.

Nach eingehender Prüfung gelangte der luzernische Regierungsrat zum Schlusse, beim Großen Rate für den Bau der Suhrentalbahn eine Staatsbeteiligung von Fr. 40 000 pro km zu beantragen.[412]

---

[408] Botschaft des Regierungsrates des Kantons Luzern a. a. O. S. 4.

[409] E. A. S. (n. F.) Bd. XII. S. 359.

[410] Botschaft des Regierungsrates d. Kantons Luzern a. d. hohen Groß. Rat betr. die Beteiligung d. Staates am Bau einer normalspurig. Suhrentalbahn v. 11. November 1898. S. 5.

[411] N. Morgenthaler: Gutachten über das Projekt einer Suhrentalbahn. Bern 10. Januar 1898. J. Hittmann: Gutachten über das Projekt einer Suhrentalbahn, Bern, 23. Oktober 1898.

[412] Botschaft des Regierungsrates des Kantons Luzern etc. a. a. O. S. 13.

Aarau-Schöftland.

Am 27. Oktober 1896[413] erhielten die „Herren J. Lüthy-Lüthy, Nationalrat, in Schöftland, Max Schmidt, Stadtammann in Aarau und J. Gall, Großrat in Schöftland" die nachgesuchte Konzession zur Benutzung der Landstraße für eine normalspurige Straßenbahn von Aarau nach Schöftland, zuhanden einer späteren Aktiengesellschaft, der es obliegen sollte, den Bau und Betrieb dieser Bahn zu übernehmen. Die erforderliche Bundeskonzession wurde am 23. Dezember 1896[414] verliehen.

Auf ein bezügliches Gesuch des Komitees für eine Straßenbahn Aarau-Schöftland erfuhr jedoch die kantonale Konzession zur Straßenbenutzung durch den Großratsbeschluß vom 15. März 1898[415] und die Bundeskonzession am 29. Juni[416] eine Korrektur in dem Sinne, daß im Ingreß die Bestimmung „Normalspur" fallen gelassen wurde.

Mit Beschluß vom 16. Juli 1900[417] erteilte der Große Rat der Regierung die Vollmacht, den Bau der elektrischen Straßenbahn Aarau-Schöftland durch Übernahme von Aktien im Gesamtbetrage von Fr. 150 000 zu unterstützen. Zugleich wurde der Regierungsrat beauftragt, umgehend Unterhandlungen anzubahnen, damit die Bahn bis Sursee geführt und von einer einheitlichen Unternehmung betrieben würde.

Da die diesfälligen Bemühungen mangels Einigung über die Spurweite fruchtlos verliefen, gelangte vorläufig nur die konzessionierte Lokalbahn Aarau-Schöftland zur Ausführung.

Am 19. November 1901[418] fand die Eröffnung statt; den Betriebsstrom liefert die Kraftzentrale Beznau.[419] Seit dem Jahre 1912[420] verbindet eine normalspurige Bahn Sursee mit Triengen. In neuerer Zeit wird einer durchgehenden Suhrentalbahn stark

---

[413] Großratsbeschluß betr. die Bewilligung zur Benützung der Landstraßen G und J für eine elektrische Straßenbahn Aarau-Schöftland vom 27. Oktober 1896. — St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 27. Oktober 1896. S. 426/427.

[414] E. A. S. (n. F.) Bd. XIV. S. 278 ff.

[415] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 18. März 1896. Nr. 471.

[416] E. A. S. (n. F.) Bd. XV. S. 508.

[417] S. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 16. Juli 1900. S. 468—73.

[418] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 22. November 1901. Nr. 2048.

[419] Herzog Siegfried: Die elektrischen Anlagen der Schweiz. I. S. 150 bis 161.

[420] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 2. Dezember 1912. Nr. 1993.

das Wort geredet in der Absicht, den Bau des Zwischenstückes Schöftland-Triengen zu ermöglichen.[421]

G. Bremgarten-Dietikon.

Obwohl dem Projekt einer Mutschellenbahn die Verwirklichung versagt blieb, ruhten die Bestrebungen Bremgartens nach einer möglichst direkten Verbindung mit Zürich keineswegs.

Am 27. September 1898[422] bewilligte der Große Rat auf die Eingabe eines Initiativkomitees, bestehend aus den „Herren C. Weißenbach, Gemeindeammann, Heinrich Honegger, Vizeammann, A. Müller, Gemeinderat, F. A. Furter, Gemeinderat, A. Weber, Gemeinderat in Bremgarten" die Konzession zur Benutzung der Landstraße von Bremgarten bis zur Kantonsgrenze. Die Konzession war zuhanden einer noch zu gründenden Aktiengesellschaft nachgesucht worden, welche den Bau und Betrieb einer schmalspurigen elektrischen Straßenbahn von Bremgarten nach Dietikon übernehmen sollte.

Eine analoge Konzession war schon 1896 erteilt worden,[423] ohne daß die Inhaber derselben ernstliche Schritte zur Ausführung unternommen hätten.

Am 24. Juni 1899[424] erfolgte die Konzessionserteilung durch den Bund. Im Hinblick auf seinen Beschluß vom 29. November 1893,[425] wonach der Kanton sich grundsätzlich durch Subventionierung am Baue von Talbahnen verpflichtet, — sofern „deren Erstellung ein volkswirtschaftliches Interesse" zugrunde liege, — gewährte der Große Rat am 28. Mai 1900[426] „durch Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 125 000" dem Unternehmen seine Unterstützung.

Die bezügliche Vorlage des Regierungsrates hatte nur eine Subvention von Fr. 100 000 vorgesehen. Auf eine Eingabe der Gemeinde Bremgarten hin, welche ihre verhältnismäßig starke Beteiligung an der Bremgarten-Dietikon-Bahn nachwies, hatte die

---

[421] „Der Bund" vom 4. November 1921. Nr. 471.

[422] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 27. September 1898. S. 194.

[423] Großratsbeschluß betr. die Bewilligung zur Benutzung der Landstraße T für eine elektrische Straßenbahn Bremgarten-Zürich vom 27. Oktober 1896.

[424] E. A. S. (n. F.) Bd. XV. S. 471 ff.

[425] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 29. November 1893. S. 72—79.

[426] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 28. Mai 1900. S. 446—450.

großrätliche Vorberatungskommission dem Großen Rate beantragt, die Subvention auf Fr. 125000 zu erhöhen.[427]

Am 1. Mai 1902[428] konnte die Bahn dem öffentlichen Betriebe übergeben werden. Der Vertrag mit den Bundesbahnen vom 14. Mai ermöglichte ihr die Überbrückung der Reuß bei Bremgarten-West und seit 1. Februar 1912 die Fortführung des elektrischen Betriebes bis Wohlen[429] Diese Straßenbahn wird durch die Kraftzentrale bei der Bremgartener Reußbrücke betrieben.[430]

H. Wohlen-Meisterschwanden.

Die Bestrebungen einer direkten Bahnverbindung aus dem Bünz- in das Seetal bestanden schon seit längerer Zeit.[431] Im Jahre 1888 machte sich erstmals die Bestrebung geltend, eine Verbindung des Limmattals mit dem Reuß-Bünz- und Seetal vermittelst einer elektrischen Straßenbahn herzustellen.[432] Die damaligen Anstrengungen blieben jedoch erfolglos, indem erst im Jahre 1902 das Teilstück Dietikon-Bremgarten der ursprünglich beabsichtigten Straßenbahn dem Betriebe übergeben werden konnte. Anläßlich der Gewerbeausstellung in Bremgarten wurde zwischen dem Bünz- und Seetal ein Automobilbetrieb eröffnet.[432] Dieser „Betrieb" befriedigte aber „in keiner Weise" und mußte alsbald eingestellt werden. Die interessierten Gemeinden hatten 1905 ein Initiativkomitee bestellt, dem die Herren Fürsprech Dr. Furter in Wohlen als Präsident, Fabrikant Döbeli in Fahrwangen und Notar O. Meyer in Villmergen angehörten. Dieses wurde mit der Vornahme der notwendigen Vorarbeiten für eine baldige Bahnverbindung[433] betraut. Das Projekt einer durchgehenden schmal-

[427] Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau, vom 28. Mai 1900. Nr. 615.

[428] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 28. April 1902. Einladung zur Eröffnung Nr. 746.

[429] Weißenbach Placid: a. a. O. I. Teil. 1913. S. 251.

[430] Herzog Siegfried: a. a. O. S. 161—169.

[431] D. Regierungsrat d. Kantons Aargau a. d. hohen Gr. R. vom 25. Febr. 1911. — Wohlen-Meisterschwandenbahn. 1. Geschäftsbericht ü. d. Bauperiode u. d. Betrieb vom 18. Dezember 1916 bis 31. November 1917. S. 1/2.

[432] Wohlen-Meisterschwanden: 1. Gesch.-Ber. 1917. S. 1/2.

[433] Der Regierungsrat des Kantons Aargau a. d. hohen Gr. R. vom 25. Febr. 1911. — Wohlen-Meisterschwandenbahn. 1. Geschäftsbericht ü. d. Bauperiode und den Betr. v. 18. Dez. 1916 bis 31. November 1917. S. 1/2.

spurigen Straßenbahn Wohlen-Boniswil, dessen Baukosten auf Fr. 1 415 000 veranschlagt waren, hätte den betroffenen Gemeinden zu große finanzielle Lasten gebracht und fand deshalb keine Berücksichtigung.

Das Komitee erstattete an der Delegiertenversammlung vom 2. Januar 1909 in Seengen Bericht.[434] In Abweichung vom bisherigen Projekte sollte die Bahn normalspurig und vorläufig nur bis Meisterschwanden gebaut werden.[434] Ursprünglich hätte sie über Seengen nach Boniswil zum Anschluß an die Seetalbahn geführt werden sollen.

Am 22. August 1910 richtete das Komitee der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn an die Regierung das Gesuch, der Staat Aargau möchte sich mit einer Subvention von Fr. 250 000 am Bau beteiligen.[435] Nach genauer Überprüfung der Sachlage wurde der Regierungsrat schlüssig, dem Großen Rate eine Subvention von Fr. 200 000 zu beantragen.

Am 10. Mai 1911[436] kam die regierungsrätliche Vorlage, die Subventionierung der Bahn Wohlen-Meisterschwanden betreffend, im Großen Rate zur Beratung. Der Kommissionsreferent hob das dringende Bedürfnis einer Bahnverbindung des Bünz- mit dem Seetal hervor, das nicht nur der gewerbereichen Ortschaften Fahrwangen, Meisterschwanden, Sarmenstorf und Villmergen wegen gerechtfertigt sei, sondern auch für die Landwirtschaft eine längst empfundene Notwendigkeit darstelle. Bezüglich der verhältnismäßig hohen kilometrischen Beteiligung empfahl der Referent dieselbe gleichwohl im Sinne des regierungsrätlichen Antrages gewähren zu wollen, weil die projektierte Normalbahn größtenteils einen eigenen Bahnkörper erhalte, die Landstraße nur auf kurzen Strecken benutze und infolgedessen erhöhte Anlagekosten erheische. Der Große Rat beschloß nun im beantragten Sinne an den Bau einer elektrischen Schmal- oder Normalspurbahn Wohlen-Fahrwangen-Meisterschwanden durch Übernahme von Aktien einen Staatsbeitrag von Fr. 200 000 zu leisten.[437] Die konstituierende Versammlung der Wohlen-Meisterschwanden-Bahngesellschaft fand

[434] Elektrische Straßenbahn Wohlen-Meisterschwanden-Boniswil. Bericht. Fahrwangen, den 20. März 1909.

[435] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 25. August 1910. Nr. 248.

[436] Verhandlungen d. Gr. R. d. Kantons Aargau vom 10. Mai 1911. Nr. 390.

[437] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 10. Mai 1911. Nr. 390.

am 20. Mai 1911[438] statt, anläßlich welcher die vom Initiativkomitee erworbene Normalspurbahn-Konzession[439] der neuen Gesellschaft übertragen wurde.

Als im Jahre 1912 die Pläne fertig gestellt waren, zeigte es sich, daß die verfügbaren finanziellen Mittel keineswegs ausreichten.[440] Von verschiedenen Seiten wurde nun der Bau einer Schmalspurbahn angeregt, welche billiger zu stehen komme und Nachsubventionen überflüssig mache.[440] Diesbezüglich ausgearbeitete schmalspurige Straßenbahnprojekte konnten aber die beteiligten Gemeinden nicht befriedigen, so daß man 1914 wieder auf den ursprünglichen Plan zurückkam.[440] Die Finanzierung des Unternehmens kam in der Hauptsache durch Beteiligung der Gemeinden zustande, welche „mit wenigen Ausnahmen das geleistet, was von ihnen an Subventionen überhaupt verlangt werden konnte".

Durch den Ausbruch des Weltkrieges wurde der Bau ziemlich verzögert, so daß die Betriebseröffnung erst am 18. Dezember 1916[441] stattfinden konnte.

J. Der Entwurf eines aargauischen Subventionsgesetzes vom 19. Juli 1899.

Nachdem der Entwurf des Subventionsdekretes vom Jahre 1871[442] nicht sanktioniert worden war, schien die Subventionsfrage erst in den neunziger Jahren einer gesetzlichen Regelung entgegen zu gehen.

Durch den Großratsbeschluß vom 29. November 1893 (S. 128) wurde zur Unterstützung des Baues der Wynentalbahn eine Subvention durch Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 250 000 bewilligt.[443] Gleichzeitig wurde der Beschluß gefaßt, sich inskünftig grundsätzlich am Bau aargauischer normal- oder schmalspuriger Nebenbahnen durch entsprechende Subventionen zu beteiligen, sofern deren Erstellung volkswirtschaftlich gerechtfertigt erscheine.[444] Gestützt auf diesen großrätlichen Beschluß unterbreitete der Regierungsrat am 5. April 1898 dem Großen Rate den Entwurf zu

[438] Wohlen-Meisterschwanden: 1. Geschäftsbericht 1917. S. 3.
[439] E. A. S. (n. F.) Bd. XXVII. S. 78.
[440] Wohlen-Meisterschwandenbahn: Gesch.-Ber. 1917. S. 4/5.
[441] Desgleichen S. 9.
[442] Vergleiche S. 56 ff.
[443] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 29. November 1893, S. 72—79.
[444] Desgleichen S. 78.

einem Subventionsgesetze.[445] Dieser wurde am 14. Juli 1898[446] erstmals in Beratung gezogen. Die großrätliche Kommission, welche den Entwurf vorberaten hatte, empfahl entschieden, die Subventionierung von Nebenbahnen nur auf dem Wege der Gesetzgebung vorzunehmen, im Gegensatz zum regierungsrätlichen Gesetzesvorschlag, der den Erlaß eines bezüglichen Großratsbeschlusses (Dekret) beantragte. Ihre Abweichung vom regierungsrätlichen Entwurfe begründete die Kommission damit, daß das zu erlassende Subventionsgesetz eine Angelegenheit sei, die das ganze aargauische Volk betreffe und es infolgedessen gerechtfertigt erscheine, wenn man dessen Mitwirkung heranziehe. Zudem stehe der Bund in gleicher Sache im Begriffe auf gesetzgeberischem Wege vorzugehen. Das Bedürfnis nach einem Eisenbahnsubventionsgesetze habe sich schon längst geltend gemacht. Der Aargau dürfe vom Erlasse eines bezüglichen Subventionsgesetzes nicht zurückstehen, wenn der Kanton nicht Gefahr laufen wolle „vom Verkehr abgeschnitten und wirtschaftlich überholt" zu werden. Da der Antrag der Kommission auch durchdrang, wurde beschlossen, die Beratung des regierungsrätlichen Entwurfes nur auf Grundlage eines Gesetzes aufzunehmen.

In der zweiten Beratung vom 19. Juli 1899[447] wurde der Antrag eingebracht, die Bestimmung folgenden Inhalts „an die Spitze des Gesetzes" zu stellen: Der Regierungsrat wird beauftragt, durch Fachleute ein Gesamtprojekt für ein im Aargau auszuführendes einheitliches Nebenbahnen-Netz ausarbeiten zu lassen. Der Antragsteller führte aus, daß das aargauische Nebenbahnnetz einzig in Verbindung eines einheitlichen Bauplanes zweckdienlich ausgebaut werden könne, der den Bedürfnissen der einzelnen Talschaften in bezug auf Tracefestlegung, Anschlußverhältnisse und Bestimmung der Spurweiten bestens dienen würde. Als Beispiel führt er an, „daß es s. Z. viel besser gewesen wäre, wenn die schweizerischen Hauptbahnen nach einem einheitlichen Plane angelegt worden wären (Projekt Stephenson); sie wären nicht nur ungleich billiger, sondern auch rationeller erbaut worden." Dieser Antrag wurde von der Kommission nicht nur bekämpft, weil sie durch die Ausarbeitung eines Gesamtprojektes eine Verzögerung bereits projek-

---

[445] St. A. Ag. P. d. R. R. Botschaft a. d. Gr. R. v. 5. April 1898. Nr. 618.
[446] Verhandlungen d. Gr. R. d. Kantons Aargau v. 14. Juli 1898. Nr. 236.
[447] Verhandlungen d. Gr. R. d. Kantons Aargau v. 19. Juli 1899. Nr. 444. — St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 19. Juli 1899. S. 394.

tierter Linien befürchtete, sondern auch um zu vermeiden, daß der Staat durch ein solches „ein für alle Male" gebunden werden könne. Nach gewalteter Diskussion zog der Antragsteller seinen Antrag zugunsten eines Postulates mit folgendem Wortlaut zurück: „Der Regierungsrat wird eingeladen, ein einheitliches generelles Projekt für die im Kanton zu erbauenden Nebenbahnen, sowie einheitliche Normalien für die Ausführung von solchen ausarbeiten zu lassen." Dieses Postulat ist vom Rate zum Beschluß erhoben worden. In der Gesetzesberatung wurde außer kleineren Abänderungen in einzelnen Paragraphen, die Subventionsansätze für Normalbahnen auf eigenem Trace von 30 % auf 40 % (des Anlagekapitals) erhöht, deren kilometrische Höchstentschädigung dagegen von Fr. 60 000 auf Fr. 50 000 herabgesetzt.

In der nachfolgenden Hauptabstimmung wurde das Gesetz am 19. Juli 1899[448] zum Beschluß erhoben.

Dieses aus den Beratungen des Großen Rates hervorgegangene Eisenbahnsubventionsgesetz, das noch durch eine Volksabstimmung sanktioniert werden mußte, enthielt in der Hauptsache kurz folgende Bestimmungen: Drei Bahntypen sollten durch Übernahme von Aktien unterstützt werden, normal- und schmalspurige Bahnen auf eigenen Tracen, sowie Straßenbahnen, wobei an die beiden ersteren eine Subventionsquote von 40 % und an die letzteren eine solche von 30 % gewährt werden sollte. Die vorgesehene Staatsbeteiligung bezog sich einzig auf die Anlagekosten und sah die nachfolgenden kilometrischen Höchstansätze vor: für Normal- und Schmalspurbahn auf eigenem Bahnkörper Fr. 50 000 bezw. Fr. 40 000, für Straßenbahnen Fr. 25 000. Der jeweilige Konzessionsinhaber wurde verpflichtet, einen mindestens der Staatsbeteiligung entsprechenden Betrag in Aktien selbst aufzubringen und durfte höchstens ein Anleihen von einem Drittel der Anlagekosten aufnehmen. Stimmrecht und Vertretung des Staates im Verwaltungsrate mußten ohne Beschränkung und im Verhältnis der Staatsbeteiligung zugesichert werden. Ferner sollte eine Konzessionsänderung oder Fusion mit einem anderen Eisenbahnunternehmen von der Zustimmung des Großen Rates abhängig sein. Die Höhe der Staatssubvention sollte jeweils von folgenden Faktoren abhängen: von der volkswirtschaftlichen Bedeutung der be-

[448] Verhandlungen des Großen Rates des Kantons Aargau vom 19. Juli 1899. Nr. 444. — St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 19. Juli 1899. S. 394.

treffenden Linie, von deren Anlagekosten, von der finanziellen Leistungsfähigkeit der in Frage kommenden Landesgegend und von eventuellen Subventionen anderer Gesellschaften.

Der Entwurf wurde am 3. Dezember 1899 vom Volk verworfen,[449] und heute noch fehlt es an einem Gesetze, das die Eisenbahnsubventionen regelt. Gegenwärtig kann eine nachgesuchte Eisenbahnsubvention gemäß Großratsbeschluß vom 29. November 1893[450] erteilt werden, aber mit der Einschränkung, daß sich deren Höhe im Rahmen der großrätlichen Kompetenz bewegen muß.

---

[449] St. A. Ag. Volksabstimmung v. 3. Dez. 1899. P. d. R. R. Nr. 2080.
[450] St. A. Ag. P. d. Gr. R. v. 29. November 1899. S. 72—79.

VII. Kapitel.

Stellung des Aargaus zur Alpenbahnfrage.

Bald nach Einführung der Eisenbahnen in der Schweiz wurde die Notwendigkeit einer Alpenbahn erkannt und noch während der vierziger Jahre mit diesbezüglichen Studien begonnen.[1]

Auch die beiden englischen Experten Stephenson und Swinburne hatten sich anläßlich der Begutachtung des allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetzes mit der Alpenbahnfrage zu befassen.[2] Sie gelangten aber zum Schlusse, daß die Überwindung der Alpen technisch zu große Schwierigkeiten bereiten würde. Sie rieten daher von der Lukmanierbahn ab, welche damals im Vordergrunde des Interesses stand.[2] Auf Veranlassung von Preußen, Piemont und der Schweiz wurde im Jahre 1851 eine Expertenkommission bestellt, die untersuchen sollte, wie am zweckdienlichsten eine Verbindung zwischen den deutschen und oberitalienischen Bahnen hergestellt werden könnte.[1] Nach Elimination verschiedener in Betracht gezogener Alpenpässe fiel die engere Wahl der Kommission auf den Mont Cenis, die Grimsel und den Lukmanier. Vergebens vertrat der Vorsteher des schweizerischen Eisenbahnbureau, Ingenieur Koller, in der Kommission die Interessen einer Gotthardbahn. Da die Ausführbarkeit einer Alpenbahn durch die Mehrheit der technischen Expertise bezweifelt wurde, befaßte sich in den nächstfolgenden Jahren der Bund mit dieser Angelegenheit nicht mehr.[3] Die Alpenbahnpolitik beschränkte sich in der Folge einzig auf die interessierten Kantone.

Nachdem sich das schweizerische Eisenbahnnetz in den fünfziger Jahren zu bilden begann, und die Technik vermöge ihrer Fortschritte in die Lage versetzt war, größere Tunnelbauten auszuführen,[4] wurde die Frage einer Alpenbahn wieder aktuell. Insbe-

---

[1] Dr. jur. Fr. Volmar: Die Anträge des Eisenbahnwesens im schweizerischen Bundesstaate, Bern 1904 S. 53/54.

[2] Bericht der vom Bundesrate einberufenen Experten Herrn R. Stephenson und H. Swinburne; über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, Bern 1850 S. 52/55.

[3] Dr. jur. Fr. Volmar: a. a. O. S. 54.

[4] C. Widmer: Die schweizerische Alpenbahn S. 26/4 Zürich 1865.

sondere drängte der Umstand zu raschem und zielbewußtem Handeln, daß der Schweiz sowohl im Westen als auch im Osten durch die projektierte Mont Cenis- und Brennerbahn Gefahr drohte, umgangen zu werden.[4] In der Schweiz selbst wurden hauptsächlich fünf Projekte lanciert: im Westen die Simplonlinie, im Osten eine Lukmanier- oder Splügenbahn und sodann die zentral gelegene Grimsel- und Gotthardbahn.

Ohne Zweifel mußte dem Gotthardbahnprojekt seiner geographischen Lage wegen in verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Beziehung eine weit größere Bedeutung zukommen als den übrigen.

Am 14. März 1860 fand zwischen den Kantonen Uri, Tessin, Luzern und der S.C.B. in Sachen Gotthardbahn eine Art Vorkonferenz statt.[5] Dieser folgten noch weitere Verhandlungen, welche schließlich am 8. August 1863 zur Gründung der Gotthardvereinigung führten,[6] der die Kantone Bern, Zürich, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug, Solothurn, Aargau, Baselstadt, Baselland, Tessin, Luzern, Schaffhausen, Thurgau, sowie die N.O.B. und S.C.B. angehörten.

Es wurde eine ständige Kommission gebildet, in welche jeder Kanton und die beiden Eisenbahngesellschaften je zwei Abgeordnete schickten. Die beiden aargauischen Vertreter waren Landammann E. Welti und Oberst Feer-Herzog.[6] Aus der Mitte dieser Kommission wurde ein siebengliedriger Ausschuß gewählt. Die beiden Eisenbahngesellschaften und die obgenannten Kantone, genehmigten das Übereinkommen.[7] Der Zusammenschluß der Gotthardkantone und der beiden Eisenbahngesellschaften zeigt, wie stark man eine möglichst direkte Verbindung mit dem Tessin und mit Italien herbeiwünschte, eine Verbindung, welche zugleich die Eigenschaft einer hervorragenden internationalen Transitlinie in sich vereinigte und dem allgemeinen schweizerischen Standpunkte am besten Rechnung tragen sollte.

---

[5] G. Lonel: Die Handels- und Verkehrsinteressen der verschiedenen Schweizer Kantone und ihr Verhältnis zu den projektierten Alpenbahnen. 1865.

[6] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913. S. 32/33.

[7] St. A. Ag. St. Gotthard-Konferenz-Protokoll P. d. Gr. R. vom 28. August 1863. Nr. 2136.

Der Gotthardausschuß ließ ein technisches und finanzielles Gutachten ausarbeiten. Letzteres wurde im Laufe des Jahres 1864 veröffentlicht und machte ganz speziell auf die finanziellen Opfer aufmerksam, die das Projekt erheischen werde.[8] Zur Deckung der durch Vorstudien und Expertisen erwachsenden Kosten hatte die Gotthardvereinigung beschlossen, Gründungsaktien zum Nominalbetrag von Fr. 500 herauszugeben.[9] Der Kanton Aargau besaß ursprünglich sieben solcher Aktien, welche dann infolge vermehrter Zuschüsse bis auf 27 Stück (Fr. 13 500) anwuchsen.[9]

Am 21. August 1865 richtete die ständige Kommission der Gotthardvereinigung an die beteiligten Kantone und Eisenbahngesellschaften einen Aufruf und einen Beteiligungsplan,[10] worin dieselben nach Maßgabe der Bevölkerungszahl und ihrer ökonomischen Verhältnisse zu dem Betrage, mit welchem sie an die Finanzierung des Unternehmens beizutragen hätten, eingeschätzt worden waren. Auf den Aargau entfiel eine Subventionsquote von einer Million Franken. In einer, zuhanden des Großen Rates ausgearbeiteten Vorlage,[10] beantragt die aargauische Regierung, es möge die von der Gotthardvereinigung aufgestellte Beteiligungsquote beschlossen werden. Der fragliche Bericht hob die außerordentlichen Vorteile hervor, welche sowohl in nationaler als auch in internationaler Beziehung der Schweiz zugute kommen würden. Ferner berührt er im speziellen die aargauischen Interessen und Vorteile an der Gotthardbahn.[11] Er weist anhand von Berechnungen nach, wie durch den Bau der Gotthardbahn die Personen- und Gütertaxen eine bedeutende Reduktion erfahren würden, wozu noch eine erhebliche Zeitersparnis hinzutrete. Durch die Gotthardbahn werde dem Handel und der Industrie des Kantons ein großes Verkehrsgebiet erschlossen. Ein Teil der Zufahrtslinien müßte durch die geographisch und topographisch günstig gelegenen Seitentäler des Aargaus geleitet werden, was sicher eine erfreuliche Verkehrszunahme im Gefolge hätte. Der Umstand, daß die Kantone Basel-

[8] 12. Geschäftsbericht der N. O. B. umfassend das Jahr 1864 S. 8. Regierungsbericht betr. die Unterstützung eines Gotthardunternehmens, Aarau, 3. November 1865 S. 6—9.

[9] Regierungsbericht vom 3. November 1865 S. 10—12. St. A. Ag. P. d. R. R. vom 23. August 1865. Nr. 2138.

[10] Regierungsbericht a. a. O. 1865 S. 10/11. St. A. Ag. P. d. R. R. vom 23. August 1865. Nr. 2138.

[11] Regierungsbericht a. a. O. 1865. S. 13—16.

land, Zürich, Zug und Luzern in einigen Eisenbahnkonzessionen zugunsten der S.C.B. und der N.O.B. Ausschlußbestimmungen, die auf eine gewisse Dauer jeglichen Anschluß aus dem Kanton Aargau verunmöglichten, aufgeommen hatten, bewog die aargauische Regierung, dem Großen Rate zu beantragen, er möchte die fragliche Gotthardsubventionsquote nur unter dem Vorbehalte bewilligen, wenn vorher sämtliche Ausschlußbestimmungen in Wegfall kämen.

Am 15. November wurde die Vorlage vom Großen Rate im beantragten Sinne gutgeheißen.[12]

Unmittelbar darauf wandte sich die aargauische Regierung an die Kantone Luzern, Zürich und Zug, sowie an die N.O.B. mit dem Ansuchen, die bestehenden Ausschlußbestimmungen aufzuheben.[13] Zürich leistete am 12. Mai 1866 auf das fragliche Ausschlußrecht Verzicht, wenn die Gotthardbahn zustande kommen sollte. Im gleichen Sinne lauteten die Antworten von Luzern und Zug.[14] Während der nächstfolgenden Jahre geschah in der Gotthardbahnfrage nichts von Bedeutung, bis im Frühjahr 1869 „die Gesandten des Königreichs Italien, des Norddeutschen Bundes und des Großherzogtums Baden" dem Bundesrat die Erklärung abgaben, daß sich ihre Regierungen für den Bau der Gotthardbahn entschlossen hätten.[15] Diese Stellungnahme bewirkte eine entscheidende Wendung.

Am 15. September des nämlichen Jahres traten obige Staaten mit der Schweiz zu einer Konferenz zusammen, die der damalige Bundespräsident Dr. Welti präsidierte. Zwischen der Schweiz und Italien wurde ein Staatsvertrag getätigt,[16] mit dem Ziel, eine direkte Verbindung zwischen Italien und den Deutschen Staaten durch die Gotthardbahn herzustellen. Die kontrahierenden Staaten waren an der Konferenz einig, daß das Unternehmen gesichert sei, wenn sich eine Subvention von 85 Millionen aufbringen lasse.[17]

---

[12] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 15. November 1865 Nr. 56. P. d. R. R. 1865, Nr. 2679.

[13] Regierungsbericht über den Bau der Gotthardbahn an den Hohen Großen Rat vom 2. März 1870 S. 21/22.

[14] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 21./28. Januar 1870. Nr. 159—203.

[15] Regierungsbericht vom 2. März 1870 S. 5.

[16] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz 1913 S. 36.

[17] Regierungsbericht über den Bau der Gotthardbahn an den Hohen Großen Rat vom 2. März 1870 S. 13.

Auf die Schweiz entfiel ein Anteil von 20 Millionen.[18] Der Bundesrat orientierte die zur Gotthardvereinigung gehörenden Kantone und Eisenbahngesellschaften über die Beschlüsse und lud zugleich deren Vertreter zu einer Versammlung nach Bern ein, welche am 24. Januar 1870 stattfand; daselbst kam man überein, daß die beteiligten Kantone und Eisenbahngesellschaften dem Bundesrate zuhanden der zukünftigen Gotthardbahngesellschaft einen Verpflichtungsschein für ihre Subventionsquote ausstellen sollten.[19]

Im Berichte vom 2. März 1870[20] erläuterte die aargauische Regierung dem Großen Rat den bisherigen Gang der Gotthardbahnbestrebungen seit dem Jahre 1865. Sie erklärte, daß die Bedingungen, die aargauischerseits früher an die Auszahlung der Subvention geknüpft worden waren, erfüllt seien, und daß sie zum Gelingen des großen Werkes den Schuldverpflichtungsschein in der Höhe von einer Million Franken unterzeichnen möchte.[21] „Der Große Rat nahm Kenntnis von dem Berichte und erklärte sich damit einverstanden."[22] Fragliche Schuldverpflichtung wurde dem Bundesrate unterzeichnet zugestellt.[23]

Da die von der Schweiz zu leistende Subventionssumme die erforderliche Höhe noch nicht erreicht hatte, wandte sich die Gotthardvereinigung im August 1871 an einige aargauische Gemeinden mit der Anfrage, ob sie geneigt wären, einen gewissen weiteren Anteil zu übernehmen.[24] Der Gemeinderat von Aarau, an welchen ebenfalls eine Einladung erging, übermittelte die Angelegenheit dem Südbahnkomitee und verlangte von demselben ein Gutachten. Dieses lautete, daß die Gemeinde Aarau nur dann ein Interesse am Gotthardverkehr haben könne, wenn die Südbahn existiere und direkten Anschluß an die Gotthardbahn besitze. Zudem müßten die von seiten der N. O. B. und der S. C. B. dem Südbahnunternehmen bereiteten Schwierigkeiten unterbleiben.

---

[18] Derselbe S. 14.

[19] Regierungsbericht über den Bau der Gotthardbahn an den Hohen Großen Rat vom 2. März 1870 S. 16.

[20] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 2. März 1870. Nr. 507.

[21] Regierungsbericht vom 2. März 1870 S. 22/23.

[22] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 7./8. März 1870. Nr. 439—464.

[23] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 21. März 1870. Nr. 669.

[24] Bericht des Exekutivkomitees der aargauischen Südbahn an die beteiligten Gemeinden, Aarau 1871 S. 12.

Die genannten Eisenbahngesellschaften fürchteten nämlich in der Südbahn eine bedeutende Konkurrenz.[25] Deswegen beantragten sie, daß die Südbahn ebenfalls zur Finanzierung der Gotthardlinie herangezogen werde und zwar durch Übernahme eines bestimmten Anteils ihrer Subventionsquote von 7 Millionen Franken.[26]

In einer Versammlung der N.O.B. und S.C.B. sowie des Südbahnkomitees[27] erklärte letzteres sich bereit, den vierten Teil der Subvention übernehmen zu wollen. Aber es knüpfte die Bedingung daran, daß ein Viertel des Gotthardverkehrs über das Südbahnnetz zu leiten sei. Die Eisenbahngesellschaften glaubten sich in ihren Interessen benachteiligt und wollten der Südbahn nur ein Sechstel der Verkehrsquantität zugestehen. Da die S.C.B. und N.O.B. mit diesen Forderungen nicht einverstanden waren, zerschlugen sich die Verhandlungen. Dem Südbahnkomitee fiel es sehr schwer, sich an der Finanzierung des Unternehmens zu beteiligen. Es setzte seine größte Hoffnung auf die mehrfach berührte „Regierungsvorlage betreffend die Staatsbeteiligung an aargauischen Eisenbahnbauten."[28] Vermittels eines angemessenen Staatsbeitrages hätte das Südbahnunternehmen als selbständige Gesellschaft sichergestellt werden können. Wir erinnern daran, daß die obige Regierungsvorlage die Förderung des Eisenbahnbaues im Kanton bezweckte. Die finanziellen Mittel sollten durch Bildung eines Fonds gewonnen werden mit Hilfe von Eisenbahnsteuern, die vorläufig acht Jahre lang zu erheben seien. Und aus diesem Eisenbahnfonds sollte auch die Summe für die zu leistende Gotthardsubvention geschöpft werden.[29]

Mit Nachdruck wurde in der fraglichen Regierungsvorlage auf die Wichtigkeit eines Anschlusses des Aargaues an die Gotthardbahn in Immensee[29] hingewiesen. An Hand einer tabellarischen Zusammenstellung wurde in prägnanter Weise gezeigt, daß die

---

[25] Vergleiche S. 78 ff.

[26] Bericht des Exekutivkomitees der aargauischen Südbahn an die beteiligten Gemeinden, Aarau 1871 S. 31.

[27] Derselbe S. 9—12.

[28] Bericht des Exekutivkomitees der aargauischen Südbahn an die beteiligten Gemeinden, Aarau 1871 S. 13.

[29] Dekretsvorschlag über die Beteiligung des Staates beim aargauischen Eisenbahnbau vom 13. Weinmonat 1871 § 5 S. 14—18. (Vergl. S. 56 vorstehend).

kürzeste Zufahrtslinie von Basel zum Gotthard durch den Hauenstein und namentlich durch den Bözberg führe und ihre Richtung von der Basis-Linie Aarau-Brugg durch eines der südwärts laufenden Täler nehmen müsse. In noch erhöhtem Maße würde die Abkürzung zum Gotthard für den Waldshuter Anschluß zutreffen. Das Subventionsdekret fand aber keine Zustimmung.[30]

Diese Situation wußten nun die N.O.B. und S.C.B. auszunützen, indem sie sich unter bestimmten Bedingungen anerboten, die Südbahn selbst zu erstellen.

Durch den Südbahnvertrag vom 25. Februar 1872 wurde die Südbahn von den genannten Gesellschaften zum Bau und Betriebe übernommen.[31]

Somit war der gewünschte Anschluß in Immensee gesichert und hätten es die Umstände gewollt, so wäre die Südbahn eine Hauptzufahrtslinie der Gotthardbahn geworden.[32]

Nachdem am 6. Dezember 1871 die Gründung der Gotthardbahngesellschaft erfolgt war,[33] wurden die Bauarbeiten in Angriff genommen.[33] Im Laufe des Baues stellte es sich aber heraus, daß dem Projekte unzuverlässige und durchaus zu niedrig bemessene Berechnungen zu Grunde lagen.[33] Die Folge war, daß auf Antrag des Bundesrates am 4. Juni 1877 eine Gotthardkonferenz zum Zwecke der Erhaltung des Unternehmens[34] zusammentreten mußte. Trotzdem das ursprüngliche Bauprojekt gewisse Reduktionen erfuhr, mußten gleichwohl noch weitere 40 Millionen Franken neu beschaffen werden. Der Anteil der Schweiz belief sich auf acht Millionen. Diese Nachsubvention wurde gesetzlich geregelt durch den Erlaß des Bundesgesetzes vom 22. August 1878 betreffend die Gewährung von Subsidien bei Alpenbahnen.[35]

Kraft dieses Gesetzes bewilligte der Bund den beteiligten Gotthardkantonen einen Beitrag von 4½ Millionen Franken.[35] Die S.C.B. und N.O.B. hatten einen solchen von 1½ Millionen zu-

---

[30] St. A. Ag. P. d. Gr. R. vom 26. Februar 1872. Nr. 899 (Vergl. S. 56 ff.).

[31] S.C.B. 21. Geschäftsbericht für das Jahr 1872 S. 15—18. 19. Geschäftsbericht der N.O.B. umfassend das Jahr 1871 S. 6 (vergl. S. 83 ff.).

[32] Regierungsvorlage vom 13. Weinmonat 1871 S. 14—18.

[33] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913 S. 64/65.

[34] Derselbe S. 65.

[35] Protokoll über die Konferenz der bei dem Gotthardunternehmen beteiligten Kantone vom 2. September 1878 S. 3.

gesichert. Zwecks Verteilung der verbleibenden 2 Millionen Franken lud der Bundesrat die Gotthardkantone zu einer Konferenz nach Bern ein, welche am 2. September 1878 in Bern unter dem Vorsitz des damaligen Bundespräsidenten Schenk stattfand.[36] Hier stellten die Vertreter des Aargaues, die Herren Landammann Käppeli und Regierungsrat Frei, eine Rate von Fr. 300 000, oder — wenn erforderlich — einen etwas höheren Betrag in Aussicht und machten zugleich auf die inneren Verhältnisse des Kantons aufmerksam, wo hauptsächlich die starken „Engagements" verschiedener Gemeinden beim Nationalbahnunternehmen zu einer besonders vorsichtigen Behandlung der Nachsubventionsfrage mahnten. Das Konferenzergebnis war, daß die Gotthardkantone, mit Ausnahme von Uri, Zug und Tessin, die notwendigen zwei Millionen unter sich verteilten. Der erhöhte Anteil des Aargaues betrug 402 000 Franken.[37]

Nach zehnjähriger Bauzeit konnte die Gotthardbahn am 1. Juli 1882 den öffentlichen Betrieb aufnehmen.[38] Die Hoffnungen des Regierungsrates erwiesen sich in bezug auf die Südbahn als trügerisch. Die Strecke Olten-Zofingen-Luzern blieb Hauptlinie, während die Südbahn sich nicht über die Bedeutung einer „Nebenlinie" empor zu erheben vermochte.

---

[36] St. A. Ag. P. d. R. R. vom 3. September 1878. Nr. 1792.

[37] Protokoll über die Konferenz der bei dem Gotthardunternehmen beteiligten Kantone vom 2. September 1878 S. 12. St. A. Ag. P. d. R. R. vom 7. September 1878. Nr. 1806.

[38] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913 S. 69.

VIII. Kapitel.

Eisenbahnprojekte.

Wenn wir die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnwesens von seinen Anfängen bis in die Gegenwart verfolgen, können wir feststellen, daß einzelne mehr oder weniger alte Eisenbahnprojekte bis auf den heutigen Tag unausgeführt blieben und andere durch Verschleppung und späte Ausführung gewaltig von ihrer ursprünglichen Bedeutung einbüßten.

Zu den ersteren gehört das Projekt einer Schafmattbahn, welches erstmals schon Anfang der fünfziger Jahre auftauchte. Es vermochte aber gegen die Hauensteinlinie nicht durchzudringen. Später wurde es wiederum ernstlich erwogen, mußte dann aber fallen gelassen werden.[1]

Ein weiteres Projekt, dasjenige einer Reußtalbahn, trat zu Beginn der siebziger Jahre auf. Als dessen Variante wurde die aargauische Südbahn erstellt.

Das Mutschellenbahnprojekt, ursprünglich als Zweiglinie Dietikon-Bremgarten gedacht, erhielt nach Eröffnung der Südbahnstrecke Rupperswil-Wohlen einen mächtigen Ansporn; denn seine Verfechter glaubten, damit die Linie Zürich-Baden-Aarau mittels der 6 km kürzeren Strecke über Bremgarten konkurrenzieren zu können. Auch dieses Projekt kam nicht zur Ausführung. An seine Stelle trat im Jahre 1902 die elektrische Straßenbahn Bremgarten-Dietikon.

Am 30. November 1872[2] erteilte der aargauische Große Rat zu Handen des Suhrentalbahnkomitees die Konzession für eine Eisenbahn von Aarau durch das Tal der Suhr bis zur luzernischen Kantonsgrenze bei Marchstein. Die Konzession fiel aber nach verschiedenen vergeblichen Fristverlängerungen dahin. Erst im Jahre 1896 wurde eine neue Konzession für eine Straßenbahn Aarau-Schöftland erworben, welche Bahn 1901 den öffentlichen Verkehr aufnahm. Zurzeit machen sich Bestrebungen für eine durchgehende Suhrentalbahn geltend, d. h. für die Ausführung des Zwischenstückes Schöftland-Triengen.

[1] Näheres S. 153 ff.

[2] E. A. S. (a. F.) VIII. Teil S. 113.

Ebenfalls zu Beginn der siebziger Jahre wurde das Projekt einer Surbtalbahn erwogen; dieses vermochte sich aber damals nicht durchzusetzen. Erst am 24. Juni 1892 wurde die Bundeskonzession für die Strecke Döttingen-Niederweningen vom Surbtalbahnkomitee erreicht. Im Jahre 1913 nahm der Verwaltungsrat der S.B.B. die Surbtalbahn in das Bauprogramm der Bundesbahnen auf und durch Erlaß des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915[3] wurde deren Ausführung von der Bundesversammlung beschlossen. Dieselbe harrt jedoch heute noch der Ausführung.

Fast gleichzeitig mit dem Schafmattbahnprojekt wurde die Möglichkeit eines Staffeleggüberganges geprüft. Dieses Projekt muß aber heute definitiv als wirtschaftlich und finanziell unausführbar bezeichnet werden.

1. Das Schafmattbahnprojekt.[4]

Das Streben der Kantonshauptstadt nach einem Ausgangstor gegen Norden gehörte nicht nur zur ältesten Verkehrspolitik des Aargaues, sondern macht sich in jüngster Zeit wieder bemerkbar.

Als im Jahre 1850 die beiden technischen Experten Stephenson und Swinburne die Hauptrichtungen des schweizerischen Eisenbahnnetzes festlegten, wurde als Verbindung Basel mit dem Aaretal unter anderen auch eine Schafmattbahn in Erwägung gezogen, und es wurden für diese Verkehrsrichtung sogar technische Untersuchungen angehoben. Es fehlte aber damals an einflußreichen Männern, welche dieser Möglichkeit mit der erforderlichen Energie zum Siege hätten verhelfen können.

Die Frage einer Schafmattbahn trat erst wieder ernstlich auf, als es galt, die vorteilhaftesten Zufahrtslinien zum Gotthard zu studieren. Auf Anregung der Gemeinde Gelterkinden wurden im Jahre 1872 neuerdings weitere technische Studien vorgenommen.

Im Aargau drang, wie wir wissen, als „Zufahrtslinie" zum Gotthard die Bözbergbahn mit ihrer natürlichen Fortsetzung der Südbahn durch. Kombinieren wir die letztere mit der Schafmattbahn, so wäre diese der Bözberglinie in bezug auf deren Anschluß an die Gotthardbahn mit einer um 10,8 km kürzeren Strecke überlegen gewesen.

---

[3] B. Bl. Band IV 1915 S. 75/76.

[4] Zschokke Olivier: Projekt einer Schafmatt-Eisenbahn; Aarau 1886 bis 1888.

Im Jahre 1886 wurde nochmals eine kürzere Verbindungslinie Basel-Gotthard erörtert. Zwei Kürzungsmöglichkeiten standen einander gegenüber. Die Gotthardbahn ließ ein Projekt dem linken Ufer des Vierwaldstättersees entlang ausarbeiten, das im Vergleich zum Trace über Küßnacht-Immensee den Vorteil einer zirka 7 km kürzeren Strecke aufwies.

Eine zweite und zugleich bedeutende Kürzung hätte durch Verlegung der Hauensteinlinie in die Richtung der projektierten Schafmattbahn erreicht werden können, wobei die Linienkürzung 20 km betragen hätte. Auf diese letztere Möglichkeit wurde speziell hingewiesen.

Auf Veranlassung des Gemeinderates von Aarau arbeitete Ingenieur Olivier Zschokke zwei Projekte für eine Schafmattbahn aus. Beide nahmen ihren Anfang in Gelterkinden, wobei das eine über Tecknau-Stüßlingen, das andere über Ormalingen-Rothenfluh-Ober- und Niedererlinsbach nach Aarau führte. Die Linie hätte einen zirka 5,5 km langen Tunnel mit einem Steigungsmaximum von 12 % erhalten; der Kostenvoranschlag für die Strecke Sissach-Aarau inklusive Rollmaterial betrug 12 Millionen Franken. Außer der bedeutenden Kürzung wäre der Schafmattbahn ein großer technischer Vorteil eigen gewesen, nämlich ein äußerst geringes Steigungsmaximum gegenüber den 26,23 % der Hauensteinlinie.

Wenn damals die Schafmattlinie gebaut worden wäre, hätte der Hauensteinbasis-Tunnel nicht mehr erstellt zu werden brauchen. Es fehlte auch nicht an Versuchen, die Schafmattbahn populär zu machen; die Einwohnergemeindeversammlung der Stadt Aarau beschloß am 13. August 1888 die Drucklegung des von Ingenieur Olivier Zschokke entworfenen Schafmatt-Eisenbahn-Projektes, welches mit den notwendigen Vergleichen und Angaben versehen, die bedeutenden Vorteile in einwandfreier Weise hervorhob. Sämtliche Bemühungen blieben jedoch erfolglos. Ebenso erfolglos blieb die Konzession für eine Schafmattbahn (Basel-Sissach-Aarau), welche am 23. Juni 1892[5] erteilt worden war. Am 7. März 1890[5] reichten die Herren „Olivier Zschokke, Ingenieur, A. Gonzenbach, Stadtrat, R. Sauerländer, Buchhändler, Max Schmid, Stadtammann und J. Bächli, Ingenieur" namens eines Initiativkomitees ein Konzessionsgesuch ein für eine Eisenbahn, welche von Aarau ausgehend

[5] E. A. S. (n. F.) Band XII. S. 71.

in der Richtung Basel ihren Anschluß in Sissach an die S.C.B. nehmen sollte. Der Anschluß daselbst ist von der Centralbahn zugestanden worden, nicht aber das Mitbenützungsrecht der Linie Sissach-Basel. Der letztere Umstand bewog das Komitee, am 28. Juli[6] gleichen Jahres eine einheitliche Konzession für eine Eisenbahn von „Basel über Sissach durch das Gelterkinden-Tal und die Schafmatt nach Aarau" nachzusuchen.

Das ursprüngliche und erweiterte Konzessionsgesuch wurde vom Eisenbahndepartement den Regierungen der Kantone Aargau, Solothurn, Baselstadt und Baselland zur Vernehmlassung unterbreitet. Baselstadt erhob Einspruch gegen die Erteilung der Konzession für die Teilstrecke Sissach-Basel, da sie die Interessen Basels schädigen würde und zudem eine weitere Linie Basel-Sissach volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt sei, indem die bestehende Linie dem Verkehrsbedürfnis vollständig genüge. Der Bundesrat empfahl trotz dem Einspruch seitens Baselstadt in seiner Botschaft vom 2. Juni 1892 an die Bundesversammlung[6] die Erteilung der Konzession im Sinne des erweiterten Gesuches. Er ließ sich in der Hauptsache von folgenden Gesichtspunkten leiten: Die Schafmattbahn würde eine Verkürzung der Strecke Basel-Immensee zur Folge haben, die Steigung des Juraüberganges werde der Hauensteinlinie gegenüber bedeutend herabgemindert und infolgedessen könne die Zugkraft der Lokomotiven erhöht werden; die Schafmattlinie werde sich deshalb besonders für Massentransporte (Kohlen) eignen.

Der nächstfolgende Bundesbeschluß fiel im Sinne des bundesrätlichen Entwurfes aus.[7] Nach zweimaliger Fristverlängerung verfiel die Konzession im Jahre 1898.[8] Nachdem am 8. Januar 1916 der Hauensteinbasis-Tunnel als längst empfundene Notwendigkeit dem Betriebe übergeben worden ist, muß der Bau einer Schafmattbahn endgültig dahinfallen.[9]

Das Reußtalbahnprojekt.[10]

Wie in den andern Kantonsteilen schlossen sich anfangs der siebziger Jahre auch die Gemeinden des Reußtales zusammen, um

[6] B. Bl. 1892 Band I. S. 550 ff.

[7] E. A. S. (n. F.) Band XII. S. 71.

[8] E. A. S. (n. F.) Band XV. S. 359.

[9] Bericht des schweizerischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1916. S. 10.

[10] Kölliger Jb.: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857 bis 1859.

die Verwirklichung eines eigenen Eisenbahnprojektes an die Hand zu nehmen.

Einer Reußtalbahn wären gar nicht unbedeutende Vorteile zugefallen. In Verbindung mit der Linie Waldshut-Brugg würde sich von der letzteren Station aus durch das Reußtal die kürzeste und nur minimale Niveaudifferenzen aufweisende Zufahrtslinie zum Gotthard ergeben haben.

Ein mit diesen Bestrebungen betrauter Eisenbahnausschuß unter dem Vorsitz des Herrn Placid Weißenbach, des nachmaligen Präsidenten der Generaldirektion der S. B. B., lud die interessierten Gemeinden auf den 24. September 1871 zu einer Versammlung nach Bremgarten ein zwecks definitiver Stellungnahme in der Reußtalbahnfrage. Die Versammlung trat entschieden für die Realisierung des Projektes ein und wählte zu diesem Zwecke ein aus sieben Mitgliedern bestehendes Eisenbahnkomitee, das alle notwendigen Vorkehrungen treffen sollte, um die ersehnte Bahnverbindung zu erlangen. Das Komitee wurde ferner zur Ausgabe von Gründungs-Aktien zu je 10 Franken ermächtigt, damit die Kosten für die erforderlichen Vorarbeiten gedeckt werden könnten. Noch am gleichen Tage konstituierte sich das Komitee und wählte zu seinem Präsidenten Placid Weißenbach. Sämtlichen Mitgliedern wurden Subskriptionslisten für die erwähnte Aktienzeichnung zur Zirkulation in den Wohngemeinden mitgegeben.

Am 8. Oktober 1871 fand in Mellingen die erste Sitzung des Eisenbahnkomitees statt. Man kam zu der Erkenntnis, daß die beteiligten Gemeinden zur Gründung eines lebensfähigen Unternehmens für 1 600 000 Franken Aktien übernehmen müßten. An Hand eines erlassenen Aufrufes wurde die Bevölkerung von dieser Notwendigkeit unterrichtet; an die Gemeinderäte erging ein Zirkular, das die Gemeinden zur tatkräftigen Zeichnung aufforderte. Mit den technischen Vorarbeiten wurde Ingenieur Lehmann aus Solothurn betraut.

Eine weitere Komiteesitzung tagte am 21. Oktober in Bremgarten, in welcher zwei Delegierte dazu bestimmt wurden, mit dem Eisenbahnkomitee „Lenzburg-Wohlen" für die Erstellung einer Zweiglinie Wohlen-Bremgarten zu unterhandeln. Ferner wurde beschlossen, ein Konzessionsgesuch an die Regierung zu richten für den Bau und Betrieb der Reußtalbahn von Turgi oder Brugg ausgehend bis zur Kantonsgrenze bei Jonen, sowie für die Zweigbahn Wohlen-Bremgarten.

Das Konzessionsgesuch wurde der Regierung am 24. November 1871 eingereicht.[11]

In der Sitzung vom 18. November wurde das Ergebnis der vorläufig gezeichneten Gemeindesubventionen, das die schöne Summe von 1 450 000 Franken erreicht hatte und den opferfreudigen Sinn der Bevölkerung im besten Lichte erscheinen ließ, zur Kenntnis gebracht. Ferner wurde das Resultat der konfidentiellen, mit Bundesrat Dubs und dem Eisenbahnkomitee Lenzburg-Wohlen gepflogenen Verhandlungen bekannt gegeben. Am 19. Dezember 1871 folgte eine weitere Sitzung. Die Subskriptionen hatten seitens der Gemeinden eine namhafte Erhöhung erfahren und betrugen nun 1 375 000 Franken, für das rechte Reußufer, für das linke Ufer 1 300 000.

Dann wurde von der am 30. November 1871[12] großrätlich erteilten Konzession Kenntnis genommen. Der Präsident machte auch noch vertrauliche Mitteilungen über die Besprechung mit dem Direktionspräsidenten der N. O. B. In der Sitzung vom 4. Januar 1872 wurde die Konzessionsgenehmigung durch den Bundesrat bekannt gegeben. Hierauf entschloß man sich unter der Voraussetzung, daß die Ratifikation des zwischen der N. O. B. und S. C. B. einerseits und dem Südbahnkomitee andererseits getätigten Vertrages, den genannten Gesellschaften die Konzession der Linie Wohlen-Bremgarten abzutreten.

Am 21. Januar 1872 kamen die Gemeindeabgeordneten zu einer zweiten Versammlung in Bremgarten zusammen, an welcher der Präsident des Eisenbahnkomitees Aufschluß über die bisher geleistete Geschäftsführung gab. Nach gewalteter Diskussion wurde das Komitee um zwei Mitglieder erweitert und ihm anheimgestellt, aus seiner Mitte eine aus drei Mitgliedern bestehende Abordnung zu ernennen, die mit der Direktion der N. O. B. zwecks Erstellung der Reußtalbahn Unterhandlungen pflegen sollte.

In der letzten stattgehabten Komiteesitzung vom 25. Januar wurde laut Beschluß der Delegiertenversammlung die Direktion der N. O. B. um eine diesbezügliche Konferenz ersucht. Diese fand jedoch nicht mehr statt, weil durch den Südbahnvertrag vom

---

[11] St. A. Ag. P. d. R.-R. vom 24. November 1871. Nr. 2646.

[12] St. A. Ag. P. d. R.-R. vom 4. Dezember 1871. Nr. 2719. St. A. Ag. P. d. R.-R. vom 30. November 1871. Nr. 884. E. A. S. (a. F.) VII. Teil. S. 351—361.

25. Februar 1872 die Ausführung der Linie Brugg-Wohlen, sowie der Zweiglinie Wohlen-Bremgarten bevorstand. Das Reußtalbahnprojekt verlor an Interesse, und die rühmlich unternommenen Bestrebungen fielen den übermächtigen Gesellschaften zum Opfer.

3. Das Mutschellenbahnprojekt.[13]

Die ersten Bestrebungen für eine Mutschellenbahn gingen von der rührigen Gemeinde Bremgarten aus, die durch diese Bahn eine möglichst direkte Verbindung nach Zürich zu erhalten hoffte. Schon im Jahre 1865[14] wurden auf ihre Veranlassung von der Direktion der N.O.B. Trace- und Kostenberechnungen für ein Projekt ausgeführt (durch Ingenieur Tobler). Vorgesehen war eine direkte Verbindung von Bremgarten mit Rudolfstetten mittels eines 1500 m oder 1800 m langen Tunnels durch den Mutschellenberg und hierauf Anschluß in Dietikon oder Schlieren an die schon bestehende Nordostbahnlinie Zürich-Aarau. Die technische Expertise veranschlagte in summarischer Kostenberechnung die Bausumme auf 3 330 000 Franken, wovon fast die Hälfte auf den Tunnel entfiel. Letzterer stellte sich deswegen so hoch, weil er des weichen Mergelsandsteins wegen durch den er lief, auf seiner ganzen Länge hätte ausgemauert werden müssen. Man sah von dieser „kostspieligen Anlage" ab nicht nur mit Rücksicht auf die Kosten, sondern auch weil die Rendite dieser Zweigbahn, der nur lokale Bedeutung zukommen konnte, zum vorneherein in Frage gestellt war.

Bremgarten mußte sich auf spätere und günstigere Zeiten vertrösten.

Mit der 1874 erfolgten Betriebseröffnung der ersten Sektion der aargauischen Südbahn Rupperswil-Wohlen und mit dem im gleichen Jahre beschlossenen Bau der Strecke Wohlen-Bremgarten trat die Mutschellenbahn wieder in den Vordergrund.

Das von der Gemeinde Bremgarten bestellte Eisenbahnkomitee arbeitete einen diesbezüglichen Prospekt aus; Bedeutung und Vorteile der Bahn für Bremgarten nebst Umgebung fanden darin eine gebührende Würdigung. Die 1865 in Aussicht genommene Bahn wäre somit zur durchgehenden Linie Zürich-Schlieren-Dietikon-Bremgarten-Wohlen-Lenzburg-Aarau geworden und hätte gegen-

---

[13] Weißenbach Anton: Die Mutschellenbahn, Bremgarten 1874.

[14] Kölliger J.: Die Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten 1857 bis 1899.

über der alten Richtung über Baden den Vorteil einer Abkürzung von 6 km gehabt. Zugunsten der Frequenz und Rentabilität wurde die industrielle Entwicklung und die Bevölkerungszunahme Bremgartens mit Umgebung angezogen. Ein Vergleich der bestehenden Fahrpost- und Warenspeditionstaxen Schlieren-Bremgarten mit den mutmaßlichen Bahntransportkosten sprach für die Bahn, welche die damaligen Preise um zwei Drittel respektive drei Viertel reduziert hätte. Der Hinweis auf „die magnetische Wirkung" Zürichs als Handels- und Industriezentrum ließ eine bedeutende Auswirkung des latenten Verkehrs auf die Gegenden des mittleren aargauischen Reußtals, auf das Bünz- und zumteil auf das Seetal erwarten. Die Baukosten des Tunnels hätten eine starke Reduktion erfahren; einmal vermöge der technischen Fortschritte, die den Bau erleichterten, dann durch den Wegfall der Ausmauerung, die sich ja auch im Tunnel zwischen Zürich und Örlikon, der durch ähnliches, oder noch weicheres Gestein führt, als überflüssig erwiesen hatte.

All diese Argumente, die eine deutliche Sprache für die Notwendigkeit der projektierten Verkehrslinie redeten, hatten den Zweck, eine gute Basis für geeignete Förderung und „einläßliche Besprechung dieses hochwichtigen Projektes" abzugeben.

Allerdings gelangte das Projekt nicht im vorgeschlagenen Sinne zur Ausführung. Denn seit dem Jahre 1902 vermittelt eine elektrische Straßenbahn den Verkehr von Bremgarten nach Dietikon. Durch Vertrag mit den Bundesbahnen[15] erweiterte die Bremgarten-Dietikon-Linie ihr Verkehrsgebiet, indem sie selbst über die Reuß bis Bremgarten-West, und seit dem 1. Februar 1912 bis nach Wohlen eine Verlängerung erfuhr.

4. Das Surbtalbahnprojekt.

Die Bestrebungen für eine Surbtalbahn reichen bis in die sechziger Jahre zurück.[16] Sie wurden durch die von der N. O. B. von Zürich nach Bülach und Dielsdorf erstellten Linien angeregt und waren durchaus gerechtfertigt. Denn durch das Surbtal wickelte sich ein reger Verkehr ab. Ein in Laufenburg gebildetes Eisen-

---

[15] Weißenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz I. Teil 1913. S. 251. (Vgl. S. 137 ff.)

[16] S. B. B. Beilage 4 zum Entwurf der Generaldirektion vom 14. November 1911 und 16. April 1912 und der ständigen Kommission vom 20. April 1912 an den Verwaltungsrat der S. B. B. S. 17.

bahnkomitee erhielt am 30. November 1871[17] die nachgesuchte Konzession für eine Eisenbahn von Stein über Laufenburg-Döttingen durch das Surbtal bis an die zürcherische Kantonsgrenze bei Schneisingen vom Aargau zugesprochen. Sie wurde am 18. Dezember gleichen Jahres vom Bundesrat gutgeheißen, ist aber nach Verzichtleistung des betreffenden Komitees im Jahre 1872 erloschen.[18]

Einen neuen Impuls erfuhren die Surbtalbahnbestrebungen, als zu Beginn der neunziger Jahre von der N.O.B. die Linien Koblenz-Stein und Dielsdorf-Niederweningen dem Verkehr übergeben worden waren. Das Surbtalbahnkomitee bewarb sich infolgedessen um die Konzession der Linie Döttingen-Niederweningen und war am 24. Juni 1892[19] mit seinen Bemühungen erfolgreich. Es fehlte auch nicht an Versuchen, das Interesse der N.O.B. auf das Surbtal zu ziehen. Der Verwaltungsrat der N.O.B. wies aber mit Stichentscheid des Präsidenten die sofortige Ausführung der Linie ab.[20] Die Konzessionsfrist wurde verschiedentlich verlängert, das letzte Mal durch den Bundesbeschuß vom 24. Juni 1911.[21]

Im Mai desselben Jahres trat „das Initiativkomitee für eine Surbtalbahn (Präsident Herr Nationalrat Eggspühler in Zurzach)“[22] mit dem Gesuch an das Eisenbahndepartement heran, der Bund möchte eine Normalspurbahn von Döttingen nach Niederweningen erstellen. Dem wohlbegründeten Gesuch,[23] das besonders die Zweckmäßigkeit der Erstellung der Verbindungslinie Niederweningen-Döttingen hervorhob, war ein von Dr. Lüscher, Ingenieur in Aarau, entworfenes Bauprojekt beigefügt, dessen Kostenvoranschlag ohne Rollmaterial sich nicht ganz auf zwei Millionen Franken belief.

Das Eisenbahndepartement leitete das Gesuch an die Generaldirektion der S.B.B. weiter mit der Bitte, selbiges dem Kreis-

---

[17] E.A.S. (a.F.) VII. Teil. S. 365. St.A.Ag. P. d. Gr. R. vom 30. November 1871. Nr. 884.

[18] E.A.S. (a.F.) VIII. Teil. S. 50.

[19] E.A.S. (n.F.) Band XII. S. 96.

[20] S.B.B. Entwurf der Generaldirektion vom 14. November 1911 und 16. April 1912 an den Verwaltungsrat der S.B.B.

[21] E.A.S. (n.F.) Band XXVII. S. 123.

[22] S.B.B. Entwurf der Generaldirektion vom 14. November 1911 und 16. April 1912 an den Verwaltungsrat der S.B.B.

[23] B.Bl. 1914 Band I. S. 101 ff.

eisenbahnrat III und dem Verwaltungsrat der S. B. B. zur Begutachtung vorzulegen.

Die Generaldirektion ließ Untersuchungen über die bautechnischen und kommerziellen Verhältnisse anstellen. Generaldirektion und ständige Kommission des Verwaltungsrates gelangten jedoch nach sachlicher Überprüfung der angehobenen Untersuchungen zu der Ansicht, der Bau und die Betriebsübernahme der Surbtalbahn sei seitens des Bundes abzulehnen,[24] mit der Begründung, daß den Bundesbahnen das vom Betrieb der Surbtalbahn zu erwartende jährliche Defizit von zirka 100 000 Franken, dessen Aufwand zudem nur einem verhältnismäßig kleinen Gebiete gelte, nicht noch zugemutet werden könne, zumal der S. B. B. noch wichtigere Aufgaben zur Lösung warteten.

Der Kreiseisenbahnrat III befuhr am 4. November 1911 das Surbtal, wobei er in Oberendingen mit den Vertretern des Surbtalbahnkomitees und einem Abgeordneten der aargauischen Regierung eine Unterredung hatte. Die Herren Nationalrat Eggspühler aus Zurzach und Pfarrer Schuepp von Degerfelden wiesen nochmals die Notwendigkeit einer Surbtalbahn nach und gaben kund, daß die Gemeinden des Tales zu nicht geringen Opfern bereit wären. Herr Dr. Lüscher erklärte, den Bau nach seinem Kostenvoranschlag übernehmen zu wollen, wiewohl derjenige der Generaldirektion zirka eine halbe Million Franken mehr betrug; ferner sicherte Herr Regierungsrat Keller eine gehörige Unterstützung seitens der aargauischen Regierung zu.

In der anschließenden Sitzung des Kreiseisenbahnrates III in Baden gab „der Kreiseisenbahnrat III" sein Gutachten dahin ab, daß die Bundesbahnen den Bau und Betrieb der Surbtalbahn übernehmen sollten unter der Bedingung, daß die beteiligten Kantone und Gemeinden an die Baukosten einen erheblichen Beitrag leisteten.[25]

In seiner Sitzung vom 29. April 1912 sollte der Verwaltungsrat der S. B. B. Stellung zum Surbtalbahnprojekte nehmen; dieses Traktandum wurde aber auf Antrag von Regierungsrat Keller auf einen späteren Termin zurückgestellt, weil die bezüglichen Schrif-

[24] S. B. B. Verwaltungsrat. Protokoll der 5. Sitzung vom 29. April 1912.

[25] Auszug aus dem Protokoll des Kreiseisenbahnrates III. vom 4. November 1911.

ten den Mitgliedern zu spät zur Einsichtnahme übermittelt worden waren. Nachdem noch ein weiteres Gutachten über die Surbtalbahn von Ingenieur Bünzli aus Wädenswil eingeholt worden war, wurde die Surbtalbahnfrage endlich in der Verwaltungsratsitzung vom 19. März 1913 in bejahendem Sinne erledigt.[26] Die Generaldirektion und die ständige Kommission des Verwaltungsrates nahmen jedoch wiederum den ablehnenden Standpunkt ein; Herr Placid Weißenbach vertrat den Minderheitsantrag der ständigen Kommission, indem er folgenden Antrag postulierte: „Der Verwaltungsrat erachtet es als angezeigt, daß die Bundesbahnen den Bau und den Betrieb einer normalspurigen Surbtalbahn (von Niederweningen nach Döttingen) auf Grundlage des generellen Projektes übernehmen, unter der Voraussetzung, daß die Kantone Zürich und Aargau, an deren Bau eine Subvention à fonds perdu im Betrag von 900 000 Franken leisten." Die Ausführungen des Herrn Weißenbach und dessen Antrag wurden von Herrn Regierungsrat Keller lebhaft unterstützt. Mit 20 gegen 18 Stimmen drang in der Abstimmung der Antrag Weißenbach durch.

Am 10. April 1913 wurden die Regierungen der Kantone Zürich und Aargau vom Verwaltungsratsbeschlusse der S. B. B. in Kenntnis gesetzt und zugleich aufgefordert,[27] den Nachweis zu erbringen, daß die fragliche Subventionssumme von 900 000 Franken verbindlich zugesichert werden könnte.

Da der auf die Surbtalbahngemeinden entfallende Subventionsbeitrag deren Leistungsfähigkeit wesentlich überstieg, beriefen die beiden Regierungen zwecks Festsetzung dieses Betrages eine Konferenz ein. Diese, von Herrn Bundesrat Forrer präsidiert, sah die beiden Regierungen Aarau und Zürich sowie das Surbtalbahnkomitee vertreten. Die Beauftragten des letzteren erklärten, es sei unmöglich, Subventionen in der festgesetzten Höhe zu erhalten; hingegen könnten bestimmt 600 000 Franken aufgebracht werden. Die Regierungsvertreter traten für eine Reduktion auf den vorgenannten Betrag ein. Der Vorsitzende erklärte, sobald eine Subventionsquote von 700 000 Franken gesichert erscheine, werde er beim Bundesrate den Bau der Surbtalbahn beantragen und die Angelegen-

[26] S. B. B. Verwaltungsrat: Protokoll der 15. Sitzung vom 19. März 1913.

[27] S. B. B. Generaldirektion: Entwurf der Generaldirektion vom 9. Juni und der ständigen Kommission vom 14. Juni 1920 an den Verwaltungsrat der S. B. B.

heit zum definitiven Entscheid an die Bundesversammlung weiterleiten. Am 1. Dezember 1913 hatte das Komitee die Sicherheiten für die ausbedungene Summe aufgebracht. Sie setzten sich aus folgenden Posten zusammen:

Beiträge der Kantone Aargau und Zürich	Fr. 328 000
Beiträge der Surbtalgemeinden	„ 280 000
Beiträge weiterer aargauischer Gemeinden	„ 22 000
Beiträge weiterer zürcherischer Gemeinden	„ 26 200
Beiträge von Privaten	„ 43 000
Total	Fr. 700 000

Der Bundesrat wurde hiervon unterrichtet. Er erließ hierauf am 6. Januar 1914[28] eine Botschaft über den Bau der Surbtalbahn an die Bundesversammlung. Einleitend hebt diese die bisherigen Bestrebungen der Talschaft zur Erlangung einer Eisenbahnverbindung hervor. In wirtschaftlicher und eisenbahnpolitischer Hinsicht sei die Surbtalbahn gerechtfertigt, und zur Ausführung zu empfehlen. Weniger falle die durch dieselbe erzielte Abkürzung ins Gewicht; der Einfluß der Surbtalbahn werde sich hauptsächlich im Güterverkehr geltend machen. Zum Schlusse empfiehlt die Botschaft an die Bauausführnug heranzuschreiten, wenn der von den beteiligten Landesgegenden zu leistende Beitrag vollständig einbezahlt sei. Gestützt auf diese Botschaft wurde am 23. Dezember 1915[29] das „Bundesgesetz betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtal) als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt-Niederweningen" erlassen, welches mit dem 15. April Rechtskräfte erlangte.

Auf den Antrag der Generaldirektion machten die beiden Kantone im Juli 1916 eine Anzahlung von 30 000 Franken an die Subventionssumme. Mit den technischen Vorarbeiten wurde alsbald begonnen. Das definitive Bauprojekt lag jedoch erst gegen Mitte des Jahres 1918 fest. Am 2. Februar 1920 beschloß der Bundesrat, welchem gemäß Bundesgesetz über den Bau der Surbtalbahn das Recht zukam, den Beginn der Bauarbeiten dieser Linie zu bestimmen, daß die Baupläne bis am 1. Juli 1920 dem Eisenbahndepartement eingereicht sein müßten, und daß nach erfolgter Genehmigung derselben die Erdarbeiten innerhalb einer auf sechs Monate festgelegten Frist in Angriff zu nehmen seien.

[28] B. Bl. 1914 I. S. 101 ff.
[29] B. Bl. 1915 IV. S. 75/76.

Die ungeheuren Preissteigerungen der Nachkriegszeit konnten natürlicherweise bezüglich des aus dem Jahre 1911 stammenden Kostenvoranschlags nicht unberücksichtigt bleiben. Während sich derselbe damals auf rund 2½ Millionen Franken belief, ist er den Preisverhältnissen des Jahres 1920 angepaßt, auf 7,6 Millionen Franken ermittelt worden. Das mutmaßliche Betriebsdefizit wäre im nämlichen Jahre auf 220 000 Franken angewachsen. Angesichts dieser Verdreifachung der Erstellungskosten glaubte die Generaldirektion, die Interessenten der Surbtalbahn auf die Notwendigkeit einer Erhöhung der Subventionssumme aufmerksam machen zu müssen. Das Surbtalbahnkomitee sowie die beteiligten Kantonsregierungen nahmen hierzu ganz entschieden eine ablehnende Haltung ein.

Unter dem Druck der gegenwärtigen Finanzlage mußte die Generaldirektion zum Schlusse kommen, daß es in diesem Zeitpunkt ungerechtfertigt erscheine, die Surbtalbahn ausführen zu lassen. Sie erklärte sich aber bereit, dem Surbtal bis zur Betriebseröffnung der Bahn durch Einführung eines Automobilkurses entgegen zu kommen.

Bis auf weiteres hat also das Surbtal einen gelinden Trost in dem Autobetrieb gefunden.

IX. Kapitel.

Die gegenwärtigen Verkehrsbestrebungen im Aargau.

Der Kanton Aargau ist von einem ausgedehnten und verhältnismäßig dichten Eisenbahnnetze durchzogen, welches den Anforderungen zunehmender Verkehrsdichtigkeit durchaus gewachsen sein wird. Das Lokalbahnnetz scheint indessen noch erweiterungsbedürftig zu sein, wie dies zum Teil wenigstens aus älteren und neueren Bestrebungen hervorgeht.

Der Ausführung harrt immer noch die beschlossene Surbtalbahn (Döttingen-Niederweningen), deren Bau außerordentlicher Umstände wegen auf bessere Zeiten verschoben werden mußte.

Die längst empfundene Notwendigkeit einer durchgehenden Suhrentalbahn[1] war letztes Jahr und zu Beginn dieses Jahres mit vermehrtem Eifer zum Gegenstand lebhafter Erörterung gemacht worden. Daß die aargauische Regierung sich der Sache angenommen hat,' ist von nicht unbedeutender Wichtigkeit; ihr Vorgehen spricht nämlich für eine baldige Verwirklichung des 8 km langen Zwischenstückes Schöftland-Triengen. Etwelche Schwierigkeiten bieten die grundverschiedenen Betriebssysteme der beiden anschließenden Linien. Während die schmalspurige Straßenbahn Aarau-Schöftland elektrisch betrieben wird, unterliegt die normalspurige Strecke Sursee-Triengen dem Dampfbetrieb. Diesem Umstande trug die Regierung volle Rechnung, indem sie gegen Ende des Jahres 1921 dem Eisenbahndepartement die Mitteilung zugehen ließ, daß sie sich mit der Fortsetzung der normalspurigen Sursee-Triengen-Bahn bis Schöftland unter den nachfolgenden Bedingungen einverstanden erklären könne:

1. die Verbindungslinie wird für die Aufnahme des elektrischen Betriebes eingerichtet und das Trace eventuell mit einer Schiene versehen, um den schmalspurigen Betrieb der Aarau-Schöftland-Bahn bis Triengen zu ermöglichen.
2. Gleichzeitig soll die Elektrifikation der Sursee-Triengen-Bahn vorgenommen werden.
3. In die zu erteilende Konzession ist die Bedingung aufzunehmen, daß der Betrieb des Zwischenstückes auf gemein-

[1] „Der Bund" vom 4. November 1921. Nr. 471.

same Rechnung der beiden Bahngesellschaften zu erfolgen hätte.

Die durchgehende Suhrentalbahn würde den beteiligten Gemeinden zum Vorteil gereichen. Sie würde auch einen wesentlichen Einfluß auf die bestehenden Linien ausüben, indem sie deren Verkehrsgebiet erweitern würde, was nicht ohne Bedeutung auf deren Betriebseinnahme sein dürfte.

Für das Projekt einer elektrischen Straßenbahn Aarau-Frick (Staffeleggbahn) waren schon im Jahre 1905 durch die „Gesellschaft der Kraftübertragungswerke Rheinfelden" Vorstudien gemacht worden.[2] Im letzten Jahre tat sich zur „Förderung der aargauischen Verkehrsinteressen" eine Vereinigung zusammen,[3] die zu ihrem Präsidenten Großrat Dr. Lüscher, Ingenieur, in Aarau, auserkor. Durch diese aargauische Eisenbahnvereinigung ist das Staffeleggbahnprojekt neuerdings wieder in Fluß gekommen, indem diese als erste Aufgabe den Bau einer elektrischen, normalspurigen Bahn Aarau-Frick in Aussicht nahm. Zwecks Finanzierung dieses Unternehmens wurde der Vorstand der Vereinigung zur Ausgabe eines auf 15 Millionen Franken festgesetzten Prämienobligationenanleihens ermächtigt. Entsprechend den Einzahlungen ist ein etappenweiser Bau der Linie in Aussicht genommen.

Außer den angeführten Projekten werden noch diejenigen einer elektrischen Straßenbahn Basel Rheinfelden und Frick-Kienberg erwogen.[2]

Hier aber läßt sich nun die Frage aufwerfen, ob es zweckmäßig sei, außer den genannten noch weitere Lokalbahen zu erstellen, ob deren bedeutende Anlagen- und Betriebskosten gerechtfertigt erscheinen, oder ob nicht besser die Einführung von anpassungsfähigen Autokursen in Berücksichtigung zu ziehen sei.

Man ist bereits dazu gekommen, diesem modernen Verkehrsmittel, welches in den letzten Jahren so große Fortschritte zu verzeichnen hatte, die verdiente Aufmerksamkeit entgegenzubringen. Man sollte gewiß nicht unterlassen, überall da, wo ein mehr oder weniger großes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, es vorerst mit der Einführung einer Automobilverbindung zu versuchen, bevor man den kostspieligen Bau einer Eisenbahn beschließt, deren Rentabilität eine zweifelhafte ist.

[2] St. A. Ag. Eisenbahnakten B Nr. 3. Nebenbahnprojekte 1905—1912.
[3] „Der Bund" vom 25. Oktober 1921. Nr. 454.